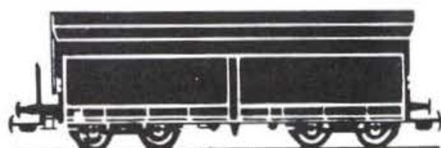
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24





NOVEMBER
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M
32542
11/75

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

11 November 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

Seite

Reiner Preuß
Die Schmalspurbahn Zittau—Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf 85 Jahre alt ... 321

Wir stellen vor: DR-Ellok-Old-timer aus Italien ... 326

Christian Pluto
Bauanleitung für einen Kohlehochbunker in der Nenngröße H0 ... 327

Klaus Fickler/Karsten Flach
Betrachtungen zur Konzeption eines standardisierten Modellbahn-Systems (SMBS) ... 330

Kleine Arbeitsgemeinschaften des DMV mit großer Aktivität ... 333

Günther Fiebig
Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (7) ... 337

DDR-Preisträger beim XXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1975 in Wrocław ... 340

Bernd Kuhlmann
Signale der BDŽ — 2. Folge ... 341

Wissen Sie schon? ... 342

Maßskizze zum Lokfoto des Monats ... 342

Lokfoto des Monats: 2'C2'-Personenzugtenderlokomotive der BR 78^{0-5} der DR ... 343

Leipzig stand wieder einmal im Blickpunkt ... 344

Mitteilungen des DMV ... 346

Selbst gebaut ... 3. U.-S.

Titelbild
Sie wird auch weiterhin dampfen, die jetzt 85jährige Jubilarin, nämlich die Schmalspurbahn von Zittau nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf!
Unser Bild zeigt die 99 1758 vor einem Güterzug im Bf Zittau, im Vordergrund Rollfahrzeuge, rechts abgestellte Reisezugwagen.
Lesen Sie bitte mehr über diese Schmalspurbahn auf den Seiten 321 ff.
Foto: Ing. Reiner Preuß, Berlin

Titelvignette
Text siehe Heft 10/1975

Rücktitelbild
Unser Leser Fischer aus Berlin besitzt eine sehr schöne N-Diorama-Anlage, die wir in einem der nächsten Hefte näher vorstellen werden. Dieses Foto vermag bereits eine gute Aussage über das gestalterische Können ihres Erbauers zum Ausdruck zu bringen.
Foto: Fischer, Berlin

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner", 108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 2041276

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV" betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei Neues Deutschland, Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M,
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31, Telefon: 2262776, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

ING. REINER PREUSS (DMV), BERLIN

Die Schmalspurbahn Zittau — Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf 85 Jahre alt

1. Lage der Bahn

Die Schmalspurbahn Zittau—Kurort Oybin mit der Zweigstrecke Bertsdorf—Kurort Jonsdorf ist in der Spurweite von 750 mm angelegt. Sie befindet sich im Südosten der DDR. Der Übergang zum regelspurigen Netz ist in Zittau möglich. Damit stellt die Bahn einerseits die Fortsetzung des Reisewegs aus den Richtungen Dresden und Berlin—Cottbus und andererseits eine Bahnverbindung zwischen der Kreisstadt Zittau und 2 bedeutenden Erholungsorten im Zittauer Gebirge dar. Die Streckenlänge beträgt von Zittau bis zum Kurort Oybin 12,2 km, von Bertsdorf bis zum Kurort Jonsdorf 3,8 km, insgesamt also nur 16,0 km.
Die Bahn liegt im Bezirk Dresden, sie gehört seit 1955 zur Rbd Cottbus und ist seit 1960 dem Bf Zittau unterstellt.

2. Zur Entwicklungsgeschichte des Bahnbetriebs

Als gegen Ende des 19. Jahrhunderts der Tourismus aufkam, wurde auch hier der Ruf nach einem Verkehrsmittel laut, das der Postkutsche, die seit 1873 zwischen Zittau und Oybin verkehrte, überlegen war. Pläne, eine Schmalspurbahn von 7 km Streckenlänge zwischen Zittau und Oybin (1875) oder eine regelspurige Bahn von Böhmen über Oybin nach Zittau (1883) zu bauen, wurden jedoch nicht verwirklicht. Schließlich konstituierte sich am 26. April 1884 in Zittau ein Komitee, das den Bahnbau vorantreiben sollte. Dieses Komitee war dann auch erfolgreich. Ein Finanzkonsortium, das sich den Namen „Zittau-Oybin-Jonsdorfer-Eisenbahngesellschaft" zulegte, nahm die Angelegenheit in die Hand. Diesem Konsortium gehörten die „Genossenschaftsbank von Soergel", die Firma Farrisius & Co. in Berlin und der „Dresdner Bankverein" an. Vom Hauptaktionär, dem Bankier Farrisius, erhielt eine Berliner Firma den Auftrag für den Bahnbau.
Für eine Schmalspurbahn hatte man sich deshalb entschieden, weil die Kosten nur ein Drittel einer regelspurigen Bahn betrugen und sich außerdem in Sachsen die gesetzliche Möglichkeit einer Privatbahn ergab.
Diese Bahn sollte nur mit einfachen Mitteln betrieben werden. Zwischen Zittau und der Abzweigstelle „Neißebrücke" war an eine Mitbenutzung der damals bestehenden Reichenauer Schmalspurbahn gedacht. Auf den Unterwegsbahnhöfen mußten einfache Holzbuden ausreichen. Empfangsgebäude wurden nur in Oybin und bei Olbersdorf als Bf „Bertsdorf" errichtet. Das Gebäude in Bertsdorf diente gleichzeitig als Sitz der Bahnverwaltung. Dort wurden auch die Personale, Lokomotiven und Wagen beheimatet.
Wegen nachlässiger Arbeitsweise ging die Bauleitung von der Berliner Firma auf die Bahnverwaltung selbst über. Am 1. November 1890 kam der erste Bauzug in Jonsdorf und am 6. November in Oybin an.
„Geladene" Gäste — nicht etwa die Erbauer der Bahn — fuhren am 24. November 1890 bei heftigem Schneetreiben mit dem Eröffnungszug von Zittau nach Jonsdorf und von da weiter nach Oybin. Der offizielle Betriebsbeginn war aber erst für den folgenden Tag vorgesehen. Doch das mußte wegen Unwetterschäden an der Jonsdorfer Strecke auf den 15. Dezember 1890 verschoben werden. Bereits beim Bau wurde ein Plan für eine Verlängerung der Strecke über Jonsdorf hinaus bis nach Böhmen ausgearbeitet. Aber dieses Vorhaben scheiterte ebenso wie Vorschläge zur Erweiterung des Netzes bis nach Großschönau und Hartau.
Bei der Inbetriebnahme waren in Bertsdorf, Oybin, Bad Jonsdorf (jetzt: „Kurort Jonsdorf Haltestelle"), Jonsdorf, Zeißigschenke (jetzt: „Olbersdorf Oberdorf"), Zittau Vorstadt, Zittau Kasernenstraße und Zittau (als Gemeinschaftsbahnhof) Bahnhöfe eingerichtet, während Haltepunkte bzw. Haltestellen in „Zittau Haltepunkt" (als Gemeinschaftsanlage), Olbersdorf Niederdorf, Wittigschenke (jetzt: „Kurort Oybin Niederdorf") und in Teufelsmühle bestanden.
Die Schmalspurbahnen des Zittauer Gebirges entsprachen in jeder Hinsicht den sächsischen Strecken, die nach einheitlichen Grundsätzen (gleiche Anlagen, Fahrzeuge, Betriebsführung) betrieben wurden.
Jedoch bildeten sie bis zum 1. Juli 1906 in organisatorischer Hinsicht eine Ausnahme. Bis dahin wurde das Streckennetz unter der Bezeichnung „Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn" („ZOJE") geführt, während alle übrigen Schmalspurbahnen in Sachsen von Anfang an Staatsbahnstrecken waren.

3. Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Kurz nach der Eröffnung der „ZOJE" zeigte sich schon eine außerordentliche Beliebtheit des für dieses Gebiet neuen Verkehrsmittels. Nun konnten die Zittauer, Wanderlustige und auch Kurgäste besser die Gebirgsorte

Bild 1 Ausfahrt aus dem Bf „Zittau-Vorstadt"; das linke Ausziehgleis ist noch ein Überrest aus der Zeit der 2gleisigen Streckenführung





Bild 2 Eingefügt in einen Bergkessel liegt der Bf „Kurort Oybin". Im Vordergrund erkennt man das dunkle Planum der 2gleisigen Strecke. Aufnahmezeitpunkt: Um 1930.

erreichen. Das führte in Oybin und in Jonsdorf zu einer Belebung des Kurbetriebs. In den ersten 10 Monaten benutzten 236000 Personen die Bahn. In den folgenden Jahren stiegen die Beförderungsleistungen ständig an. Doch das konnte auf die Dauer mit dem vorhandenen Wagenpark nicht bewältigt werden. Deshalb wurden Erweiterungen erforderlich, wobei über Jahre hinweg die Reisezüge durch Güterwagen verstärkt wurden.
Auch an eine schnellere Abfertigung der Fahrgäste und der Züge mußte man denken, zumal die Fahrkarten meistens am Zuge vom Zugpersonal verkauft werden mußten.
Nach der Verstaatlichung ging man deshalb, nachdem eine Elektrifizierung oder ein Umbau auf Regelspur abgelehnt worden waren, an eine schrittweise Erweiterung der Bahnhöfe. In Zittau war 1908 anstelle des einen Bahnsteigs ein besonderer Personenbahnhof mit Empfangsgebäude entstanden. Der Bf „Zittau Kasernenstraße" war wegen Verlegung des Mandauflusses schon 1897 wieder geschlossen worden. Dafür wurde „Zittau Schießhaus" (1950 in „Zittau Süd" umbenannt) eingerichtet. Außer Gleiserweiterungen erhielten die Bfe „Jonsdorf", „Olbersdorf" und „Zittau Vorstadt" sowie die Hp „Olbersdorf Niederdorf" und „Oybin Niederdorf" Empfangsgebäude.
Ein Eilzugverkehr (!) um 1909 brachte bei der großen Beförderungszahl keine Verbesserung. Deshalb wurde der 2gleisige Ausbau zwischen Zittau Vorstadt und Oybin notwendig, der am 15. April 1913 aufgenommen wurde und Rekordleistungen im Personenverkehr mit sich brachte. In diesem Zusammenhang wurden auch Olbersdorf Niederdorf und Oybin Niederdorf zu Bahnhöfen ausgebaut.
Die betriebliche Abfertigung der Züge wurde vom Jahre 1938 an durch den Bau der Stellwerke in Bertsdorf, Jonsdorf und Zittau Schießhaus beschleunigt. Obwohl die Bahn hauptsächlich für den Personenverkehr vorgesehen war, nutzten auch die an der Strecke gelegenen Fabriken das neue Verkehrsmittel. Daher war man gezwungen, nach und nach Ladestraßen und -rampen sowie Gleisanschlüsse anzulegen.
Bereits 1897 wurde der aufwendigere Umladebetrieb durch den Rollbockverkehr ersetzt, und von 1920 an setzten sich immer mehr Rollwagen durch. Das erfordert aber noch heute eine zusätzliche Behandlung der Güterwagen in Zittau.
In den 20er Jahren gab es hierzu einen sinnvollen und großzügigen Plan: Parallelbetrieb von Regel- und Schmalspur bis Zittau Schießhaus und dort erst Spurwechsel. Da nur bis dorthin der größte Teil der Güterwagen lief, wäre das Umsetzen derselben auf Rollfahrzeuge enorm zurückgegangen. Doch solche Pläne scheiterten an der Wirtschaftskrise in der Weimarer Republik.
Besonders schwierig gestaltete sich der Neubeginn nach 1945. Der Bf „Zittau Schießhaus" wurde in letzter Minute vor Kriegsschluß durch Bomben zerstört. Zur Lokbefeuerung standen nur Briketts zur Verfügung, und Ersatzteile fehlten.
So gingen die Eisenbahner daran, den Zugbetrieb ins Zittauer Gebirge schrittweise wieder zu normalisieren. Später wurde dann auch der verbliebene VT 137 322 eingesetzt. Von den 50er Jahren an konnte man die Ferienreisen des FDGB abwickeln. Nach und nach stieg der Reiseverkehr wieder an, er erreichte jedoch wegen der zunehmenden Motorisierung niemals seinen früheren Stand. 1945 wurde der 2gleisige Betrieb eingestellt. Auch Gleisanlagen einiger Bahnhöfe, wie die der Kurorte Oybin und Jonsdorf sowie Zittau Vorstadt wurden abgebaut. Trotzdem müssen auch heute noch beachtliche

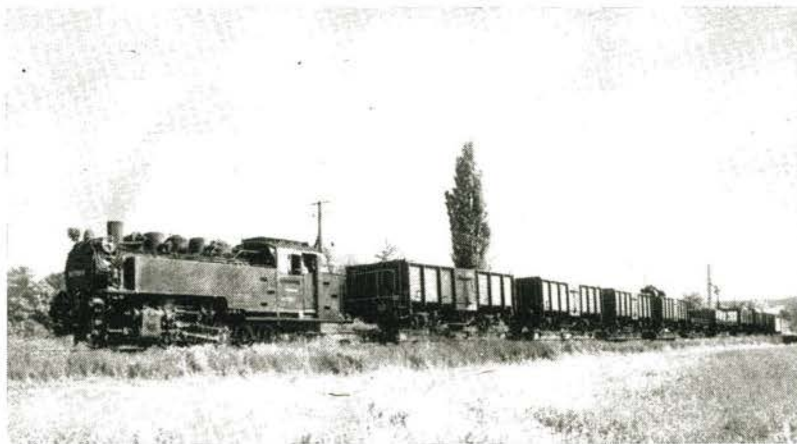


Bild 3 Fahrt eines Güterzugs mit aufgebockten Regelspurwagen nach „Zittau Süd"



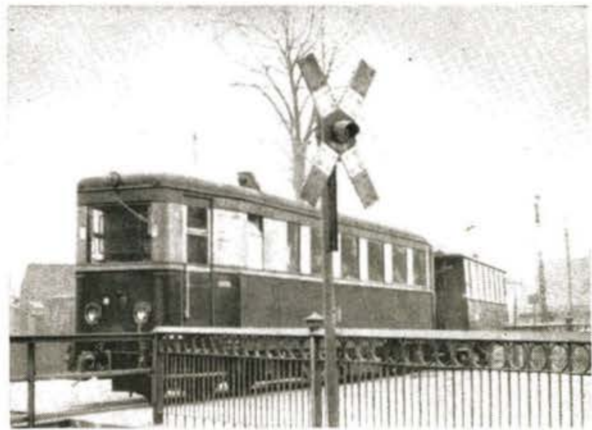
Bild 4 Personenzug nach Zittau im Bf „Zittau Süd"

Bild 5 Der VT 137 322 auf der Fahrt durch das Stadtgebiet von Zittau, aufgenommen im Jahre 1964

Kapazitäten für den Reiseverkehr vorgehalten und der Zugbetrieb straff gelenkt werden. Allein der Bahnhof „Zittau Süd" hat heute pro Tag bis zu 35 Reise- und 14 Güterzüge zu behandeln.
Der Güterverkehr wurde jedoch in den letzten Jahren stark eingeschränkt. Güterzüge verkehren nur noch bis Olbersdorf Oberdorf. Grundsätzlich werden an Wochenenden das Personal und die Lokomotiven zugunsten des Personenverkehrs eingesetzt, da gerade dann zusätzliche Reisezüge zu fahren sind.

4. Triebfahrzeuge und Wagen

Bereits beim Bau der Strecke wurden für die Bahn eigens hergestellte Dampflokomotiven verwendet. Sie blieben für den Zugbetrieb bei der „ZOJE". Es handelte sich um die sächsischen Lokomotiven der Achsfolge C, die die Namen „Hochwald", „Lausche", „Töpfer" und „Mandau" trugen. Die „Mandau" wurde später nach dem Vorsitzenden des Bahnkomitees in „Alexander Thiemer" umbenannt. Es kam dann auch noch die „Zittau" hinzu. Wegen des starken Reiseverkehrs genügten aber diese kleinen Hartmann-Lokomotiven bald nicht mehr. 1909 mußten größere, nämlich sächsische IV K beschafft und 1910 in Zittau ein Lokomotivschuppen gebaut werden. Während die ersten I K-Lokomotiven in Zittau bereits 1920 ausgemustert wurden, waren die letzten IV K bis etwa 1960 bei der Bahn im Einsatz.
1913 wurde mit der Doppellokomotive 61 A/B, die aus der Nr. 1 und Nr. 4 zusammengesetzt war, versucht, größere Lasten zu bewältigen. Schließlich kam nach dem ersten Weltkrieg noch die BR VI K hinzu. Diese Gattung wurde dann in den 50er Jahren auf Strecken in Mittelsachsen umgesetzt. 1928 fanden Probefahrten mit den ersten 1'E 1'-Lokomotiven zwischen Zittau und Oybin statt. Diese bestimmen bis heute ausschließlich den Betrieb. So wird das Bw Zittau das letzte Domizil dieser bewährten Lokbauart sein.
Die Waggonfabrik Bautzen hatte 1938 die VT 137 322 bis 325 als Schmalspurtriebwagen konstruiert. Alle 4 Triebfahrzeuge kamen zur „Oybinbahn". Ein Unterflurmotor der „Vomag", eine automatische Stufenschaltung sowie die Möglichkeit, diese Triebwagen im Verband zu fahren, waren damals eine Neuheit. Der letzte Triebwagen dieser Bauart, der VT 137 322, wurde 1964 außer Dienst gestellt, er ist aber noch vorhanden.
Im Jahre 1974 wurde von der Schmalspurstrecke Freital—Potschappel—Wilsdruff—Nossen ein 3teiliger Triebwagen (VT 137 600) zum Bw Zittau umgesetzt. Bei dem Reiseverkehr auf dieser steigungsreichen Strecke kam es zu Störungen, so daß er 1957 nach Putbus abgegeben wurde.



Im Jahre 1963 wurde die 99 4532 als Rangierlokomotive vom Bw Meiningen dem Bw Zittau zugeordnet. Hier wird sie für die Bedienung der Güterwagen-Umsetzanlage, für das Bilden und Auflösen der Güterzüge und zum Teil auch für die Bereitstellung der Reisezüge verwendet, aber keinesfalls im Zugdienst.
Auch die Diesellokomotiven V 36 4801 und 4802 absolvierten auf dieser Strecke Probefahrten, sie kamen aber nicht in den Betriebseinsatz und wurden deshalb 1962 ausgemustert.
An Wagen hatte die „ZOJE" zunächst außer wenigen Güterwagen nur sieben 2achsige Personenwagen gekauft. Doch mußten bald wegen des schon erwähnten starken Ansteigens des Reiseverkehrs (1891) weitere 10 Wagen angeschafft werden. Und so vergrößerte sich der Wagenpark immer mehr. Bis 1955 existierte auch noch ein rot lackierter, offener Aussichtswagen.
Im Jahre 1923 wurden die Reisezugwagen mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet, 1933 erhielten sie eine halbautomatische Scharfenbergkupplung und 1934 eine durchgehende Niederdruckumlaufheizung. Die Körting-Saugluftbremse war schon 1922 eingeführt worden und hatte die Heberleinbremse abgelöst. Heute verkehren nur 4achsige Reisezugwagen von der Waggonfabrik Bautzen,

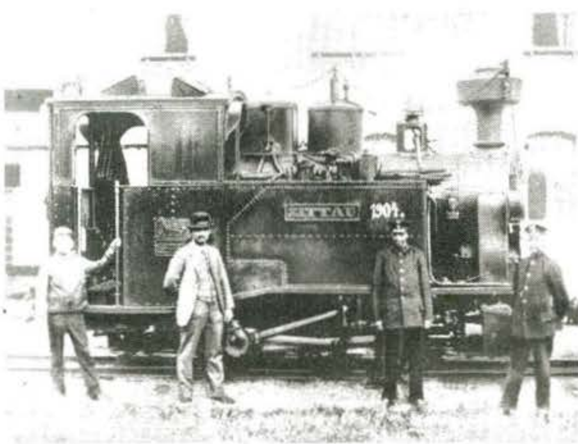


Bild 6 Die IK-Lokomotive „Zittau" in Oybin; Aufnahmezeitpunkt: 1904

deren Sitze bei einer Modernisierung großenteils mit Hartpolstern versehen wurden. Bei den Güterwagen wurden offene, gedeckte und Schemelwagen verwendet. Sie blieben aber wegen des Rollfahrzeugeinsatzes immer nur von untergeordneter Bedeutung.

5. Sicherungstechnik

Wahrscheinlich erhielten die Bahnhöfe zum Zeitpunkt nach der Verstaatlichung Hauptsignale. So sind im Bf „Zittau" Ausfahr-, ansonsten nur Einfahrsignale aufgestellt. Dadurch ergibt sich für den Bahnhof „Bertsdorf" die Besonderheit, daß die Aufsicht vom Befehlsstellwerk durch Lichtzeichen von der Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Ausfahrt unterrichtet wird. Die Einfahrsignale der Bfe „Kurort Oybin", „Kurort Jonsdorf", „Zittau Vorstadt" und „Zittau" sind sogar mit einem 2. Flügel ausgestattet.
Mit der Anwendung der „Vorschriften für den vereinfachten Nebenbahndienst" auf Teilen der Bahn wurden ab 1962 allerdings die Einfahrsignale der Bfe „Kurort Oybin", Kurort Jonsdorf" und „Olbersdorf Oberdorf" durch Trapeztafeln ersetzt.
Bei der Errichtung der Stellwerke wurden moderne Bauformen angewandt, sonst standen Kurbelwerke zur Verfügung.
Die fortschreitende Zunahme des Kraftverkehrs brachte neue Probleme für die Wegübergangssicherung mit sich. Zunächst konnten Gefahrenstellen durch Brückenbauten (zuletzt 1930 bei „Zittau Vorstadt") beseitigt werden. Die letzte Maßnahme war die Installierung von Warnlichtanlagen bei „Zittau Süd" (1964) und bei „Zittau Haltepunkt" (1974). Hierbei mußte die erste Anlage mit einem Licht-Einfahrsignal und die zweite mit 2-Licht-Deckungs-Signalen in Abhängigkeit gebracht werden.

6. Gegenwärtige Aufgaben

Wie bei der Betriebseröffnung vorgesehen, hat diese Schmalspurbahn auch heute hauptsächlich den Reiseverkehr zwischen Zittau und den Orten im Zittauer Gebirge zu bewältigen. Dabei treten die größten Leistungen an den arbeitsfreien Wochenenden, in den Sommermonaten und zur Wintersportsaison auf. Trotz eines Fahrplans, der die erhöhten Anforderungen des Wochenendes berücksichtigt, sind bei dieser Schmalspurbahn stark überfüllte Züge nicht selten. 54% aller Feriengäste reisen mit der Bahn in den Kurorten des Zittauer Gebirges an. Damit ist auch eine umfangreiche Reisegepäckbeförderung verbunden. Für die nahe Zukunft wird die Schmalspurbahn zudem die einzige Alternative sein, um das in seiner Ausdehnung kleine Zittauer Gebirge vom Straßenverkehr, besonders an Wochenenden, zu entlasten.
Im Güterverkehr wirkt sich natürlich die Behandlung der Wagen in der Umsetzanlage nachteilig aus. Daher steht zu erwarten, daß der Güterverkehr noch weiter zugunsten des Straßentransports eingeschränkt werden wird. Von großer Bedeutung ist jedoch der Beschluß, diese Strecke zu erhalten. Damit ist dem Rechnung getragen, daß die Zittauer Schmalspurbahn weiterhin ihre Aufgaben für den beachtlichen Ausflugsverkehr in das Zittauer Gebirge erfüllen kann. Zugleich kann man planmäßig eine Modernisierung zugunsten des Reiseverkehrs und zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner vorbereiten.

Literaturangaben
(1) „Der Gebirgsfreund", Zittau, 1890
(2) „80 Jahre nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf mit der Schmalspurbahn", Cottbus, 1970
(3) Betriebsakten im Archiv der Rbd Cottbus

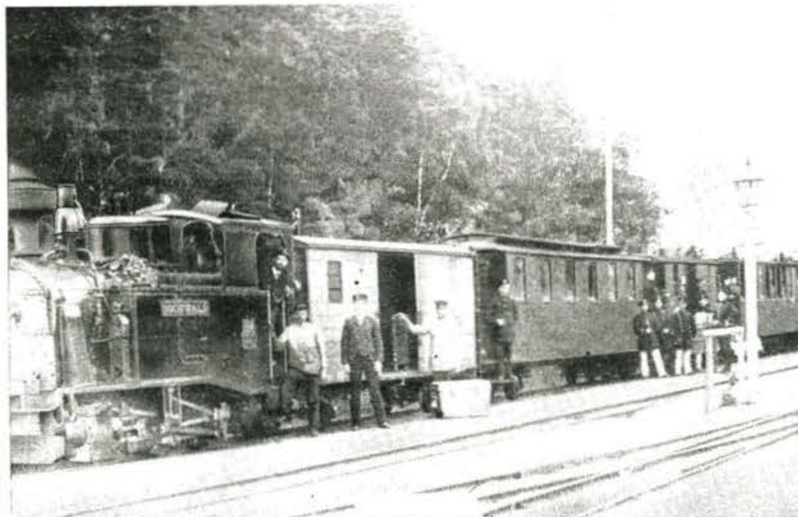
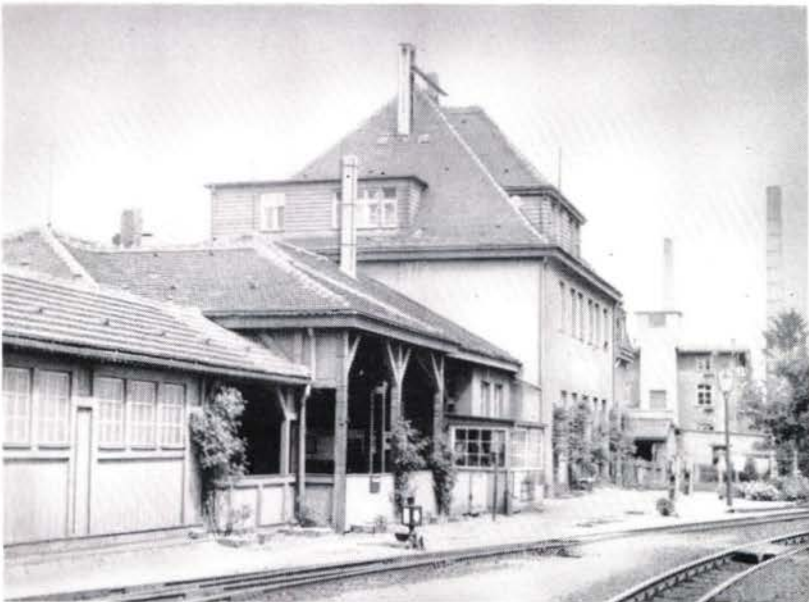


Bild 7 Ankunft eines Personenzugs in Oybin, bespannt mit der Lokomotive „Hochwald"; Aufnahmezeitpunkt: 1900. Übrigens sind die Uniformträger mit weißen Hosen Postbeamte der damaligen Zeit.

Tabelle 1
Triebfahrzeugeinsatz im Jahre 1973

Trieb-fahrzeug-Nummer	Baujahr	Fabrik-Nr.	Hersteller
99 1731	1928	4678	Hartmann
99 1732	1928	4679	Hartmann
99 1735	1928	4682	Hartmann
99 1741	1928	4691	Hartmann
99 1746	1929	9535	Schwartzkopff
99 1749	1929	9538	Schwartzkopff
99 1750	1929	9539	Schwartzkopff
99 1757	1933	10148	Schwartzkopff
99 1758	1933	10149	Schwartzkopff
99 1759	1933	10150	Schwartzkopff
99 1760	1933	10151	Schwartzkopff
99 1762	1933	10153	Schwartzkopff
99 4532	1924	10844	Orenstein & Koppel


8



9


10


11

Bild 8 Empfangsgebäude des Bf „Zittau Vorstadt" mit Vorhalle und Bahnsteigtunnel

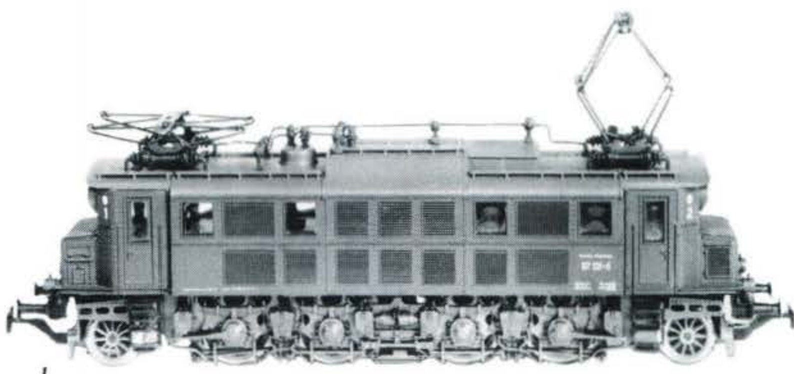
Bild 9 Eine echte Rarität: Hundekarte zur Fahrt zwischen Bertsdorf und Oybin/Jonsdorf aus dem Jahre 1896!

Bild 10 Lokomotive mit Gepäckwagen in Olbersdorf Oberdorf vor der herrlichen Kulisse des Zittauer Gebirges

Bild 11 Im Bf „Bertsdorf" verzweigen sich die Strecken nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf. Das Empfangsgebäude im Hintergrund war einst der Sitz der Bahnverwaltung.

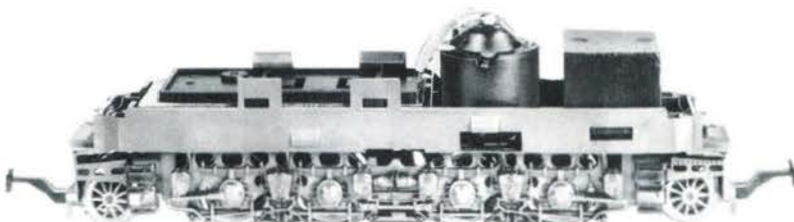
Fotos:
Verfasser (7)
Archiv d. Verfassers (3)
Deutsche Fotothek Dresden (1)

DR-Ellok-Old-timer aus Italien



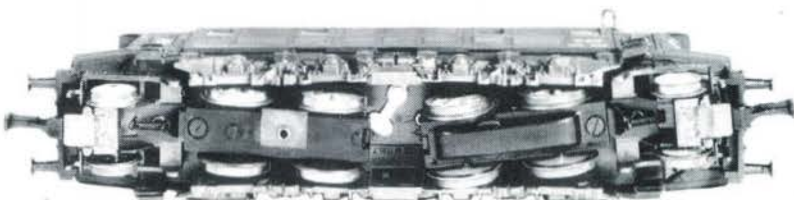
1

Bild 1 Das Foto zeigt deutlich die zahlreichen Feinheiten am Modell, wie die Achslagerblenden, die Nietennachbildung, die lupenreine Beschriftung usw.



2

Bild 2 Ist das durch Rastverbindung mit dem Fahrgestell verbundene Oberteil abgenommen, so erkennt man die Identität mit dem H0-Modell der E 19 desselben Herstellers (siehe 3. U.-S., Heft 11/73)



3

Bild 3 Rechts das Triebdrehgestell, bei dem alle Räder Haftreifenbelag haben, links das zur Stromabnahme herangezogene Drehgestell, zwischen beiden der Handumschalthebel für Fahrstrom-System-Wechsel. Die beiden Vorläufer sind entgleisungssicher durch kleine Zugfedern an die Drehgestelle angelenkt.

Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin

Wieder einmal hatten wir Gelegenheit, ein H0-Modell der italienischen Firma RIVAROSSI, Como, zum Test in die Hand zu bekommen. Es handelt sich erneut — zuletzt stellten wir von diesem Hersteller das Ellokmodell der BR E 19 vor — um ein Modell nach dem Vorbild einer älteren deutschen elektrischen Lokomotive, und zwar um die BR E 17 der ehemaligen DRG/DR.

38 Maschinen dieser Art wurden von 1928 bis 1930 für den Reisezugverkehr beschafft. Ursprünglich waren diese Elloks in den Bw Halle/S, München, Augsburg und in dem damaligen Breslau (jetzt Wrocław, VRP) beheimatet. Nach dem Kriege stationierte die DB die E 17 in den Bw Augsburg und Stuttgart und die DR zwei Maschinen im Bw Leipzig. Während die DR ihre beiden E 17 im Jahre 1968 ausmusterte, betrieb die DB die bei ihr verbliebenen Maschinen (26 Stück) noch länger. Die 1'Do'1-Maschine konnte ab 1934 eine V_{max} von 120 km/h erreichen.

RIVAROSSI stützte sich bei der Nachbildung dieser Ellok auf das vorhandene Fahrwerk des Modells der E 19, die Achsfolge bot sich dafür an.

Das an sich gut gelungene und fein detaillierte H0-Modell hat eine Länge über Puffer von 194 mm (Vorbild = 15 950 mm) und ist daher um 11 mm zu lang. Das ist eine Konzession, die durch die Verwendung des Fahrgestells der E 19 bedingt war. Man kann nun in Fachkreisen darüber denken, wie man will, allein diese Lösung ermöglichte es dem Hersteller, in relativ kurzem Abstand zwei verschiedene Ellok-Veteranen im Modell herauszubringen.

Über das Fahrwerk brauchen wir hier nichts zu sagen, wir bitten das auf der 3. Umschlagseite des Heftes 11/1973 nachzulesen.

Auch der Antrieb erfolgt bei diesem Modell ebenso wie bei der E 19: Ein über dem einen Drehgestell stehend angeordneter Topfmotor gibt die Antriebskraft über ein Getriebe auf die beiden Achsen dieses Drehgestells, dessen vier Räder mit Haftreifen belegt sind, ab. Die Stromabnahme, die äußerst sicher ist, geschieht über die vier Räder des anderen Drehgestells und jeweils über ein Rad der beiden Vorläufer (natürlich gegeneinander versetzte Räder). Dadurch bleibt das Modell in keiner Weiche stehen. Es kann durch die beiden Fahrschienen oder durch eine Schiene und eine funktionsfähige Fahrleitung mit Fahrstrom versorgt werden, der entsprechende Umschalter befindet sich am Fahrzeugboden. Die A-Stirnbeleuchtung ist fahrtrichtungsabhängig geschaltet, sie wird über Flutlichtstäbe durch je eine Kleinstglühlampe an jedem Fahrzeugende gewährleistet.

Hervorzuheben sind der geräuscharme Lauf von Motor und Getriebe, die sehr guten Fahreigenschaften, auch bei langsamster Geschwindigkeit, und die einwandfreie Nachbildung der Einzelheiten. Bietet an sich eine Ellok dabei weniger Möglichkeiten als eine Dampflok, so wurde besonderer Wert auf die vorbildgetreue, filigrane Ausführung der Achslagerblenden gelegt. Aber auch die Gravuren am Lokkasten und die Gestaltung der Einzelheiten auf dem Dach einschl. der Stromabnehmer sowie die mattgrüne bzw. -graue Farbgebung tragen dazu bei, daß dieses Modell einen guten Eindruck hinterläßt.

H. K.

CHRISTIAN PLUTO, KARL-MARX-STADT

Bauanleitung für einen Kohlehochbunker in der Nenngröße H0

1. Der Hochbunker löste den Kohleladekran ab

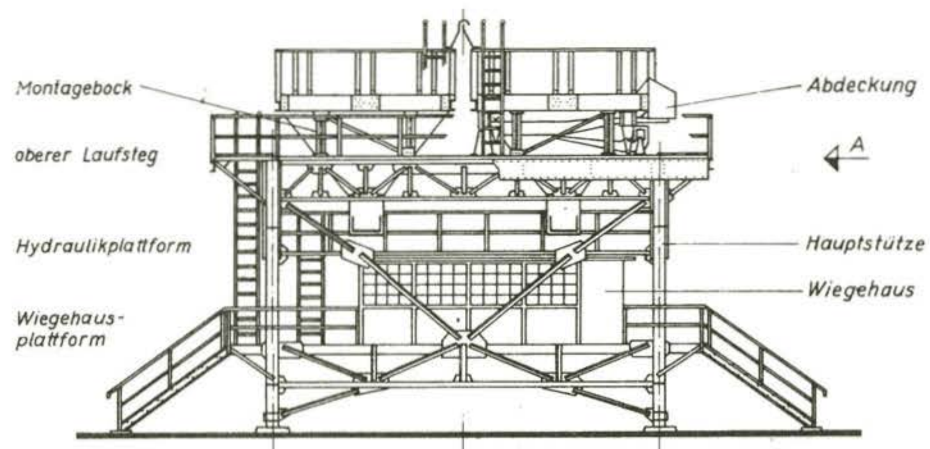
Ende der 50er Jahre beschaffte die DR eine große Anzahl moderner Lokbekohlungsanlagen für kleine und mittlere Bahnbetriebswerke. Sie wurden im „VEB Leipziger Stahlbau und Verzinkerei" hergestellt. Die Wägeeinrichtung, die neben der schnellen und einfachen Beschickung der Lokomotiven einen wesentlichen Teil der Rationalisierung der Lokbehandlung darstellt, kam aus dem „VEB Maschinen- und Gerätebau Berlin-Weißensee".
Das Entladen der Kohlewaggons und das Beschicken der Lokbekohlungsanlage bzw. der Kohlebansen geschieht meistens durch einen EDK 6 mit Motorgreifer. Er fährt mit Eigenantrieb auf dem Eisenbahngleis und hat daher eine ausreichende Beweglichkeit.
Bis zu dieser Zeit erfolgte die Versorgung der Lokomotiven mit Kohle, die immerhin in einem Dampflok-Bw den Hauptteil der zu bewegenden Massen darstellt, durch Kohleladekrane (Säulendrehkrane) mit einer Tragfähigkeit von 1,5 t; anfangs mit Handantrieb, später mit Elektrozug.
In Kohlehunten mit einem Fassungsvermögen von 500 kg bis 1000 kg, die von Hand vollgeschaufelt werden mußten, gelangte die Kohle aus dem Bansen in den Tender. Die Kohlewaggons wurden ebenfalls von Hand entladen. Die somit erreichbare Tagesleistung von höchstens 100 t reichte für das stark wachsende Transportaufkommen bei der DR nicht mehr aus. Außerdem war diese körperliche Schwerarbeit dem Wartungspersonal nicht mehr zumutbar.
Da an industriellen Bausätzen nur Bekohlungsanlagen in Old-timer-Manier (z. B. Mamos-Bausatz Nr. 3/23) auf dem Markt sind, aber von Modelleisenbahnern nicht nur Kleinanlagen gebaut werden, ist es durchaus möglich, etwas größere Modell-Bw'e mit einer solchen modernen Bekohlungsanlage auszustatten.

2. Allgemeine Hinweise

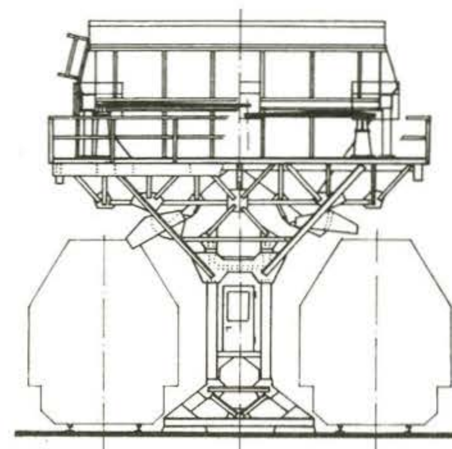
Der Hochbunker wird in Gemischtbauweise hergestellt. Für die beiden Bunker und die Träger eignet sich fester Zeichenkarton am besten. Für die einzelnen Stäbe der Unterzüge sowie Streben und Plattformen verwendet man dünne Pappe. Diese sollte aber so fest geleimt sein, daß sich, besonders beim Zuschnitt der 1...2 mm breiten Streifen für Streben und Unterzüge, die einzelnen Schichten nicht voneinander lösen. Soweit eine Bemaßung eingezeichnet ist, greift man die Maße von den Zeichnungen ab und verdoppelt sie.
Die Beschreibung ist in der Reihenfolge der Montage abgefaßt.

3. Hinweise zum Bau des Kohlehochbunkers

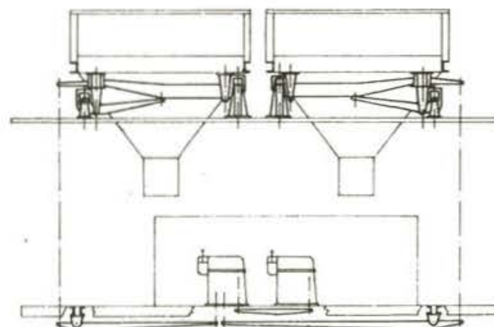
Die Einzelteile zu den 2 Hauptstützen werden nach Zeichnung Blatt 2 zugeschnitten, gefalzt und geklebt. Jeweils 2 dieser Teile bilden mit den Knotenblechen und den entsprechenden Verstrebungen eine Hauptstütze. Die Anfertigung des Wiegehauses (siehe Zeichnung Blatt 1) ist unproblematisch. Zur Anwendung wird das Klarsichtmaterial mit einem Messer entsprechend geritzt. Soll eine Innenbeleuchtung erfolgen, so empfiehlt sich der Bau einer Inneneinrichtung, bestehend aus 2 Wägepulten und 1 Schreibplatte. Die Anschlußleitung läßt sich vor der Montage durch eine Hauptstütze fädeln und am Fuß des Hochbunkers wieder herausführen.
Sind die Wiegehaus- und Hydraulikplattform zugeschnitten, wird das Grundgestell zusammengesetzt. Dazu werden die Inneneinrichtung und das Haus an die bezeichneten Stellen der Wiegehausplattform geklebt. Danach schiebt man die beiden Hauptstützen in die entsprechenden Aussparungen und befestigt abschließend die Hydraulikplattform in entsprechender Höhe an den Hauptstützen. Die Stäbe für den Unterzug werden nach Blatt 1 zugeschnitten und verleimt. Es empfiehlt sich, diesem Grundgestell bereits in dieser Bauphase den gewünschten Farbanstrich zu geben (matt, dunkelgrau), da man später nicht mehr alle Winkel und Ecken erreicht.
Zur Herstellung der beiden Bunker ist, wie erwähnt, Zeichenkarton geeignet. Durch die zahlreichen Versteifungen aus Pappe erhalten sie eine ausreichende Festigkeit.
Auf Zeichnung Blatt 2 ist ein Bunker sowie eine Hälfte der Abwicklung dargestellt. Teil A bildet jeweils den unteren Abschluß. Vor dem Falzen sollte das Material exakt angeritzt werden. Nach dem Kleben (Klebelaschen zeigen in das Bunkerinnere) werden die zugeschnittenen Versteifungsteile bei sparsamer Klebstoffanwendung mit Hilfe einer Pinzette angeleimt und jeweils genau ausgerichtet.
Zu viel Klebstoff bildet unschöne Radien, die den Gesamteindruck des Modells verschlechtern. Ist der Kleber abgebunden, dann erfolgt die Farbgebung der Bunker.
Der obere Laufsteg wird mit den entsprechenden Trägern, vorerst ohne Unterzug, versteift. Dieser Ring nimmt die beiden Bunker auf und stützt sich auf den zwei Hauptstützen ab.
Die Bunker auf den originalgetreuen Wägehebeln aufzuhängen wäre etwas überspitzt. Am Modell reicht es zu, die Montageböcke für die beiden Bunkker als starre Befestigung zu verwenden. Es besteht aber die Möglichkeit, hinter diesen Stützen die Hebel der Wägeeinrichtung anzudeuten. Auf der Zeichnung Blatt 1 ist das Funktionsprinzip wiedergegeben. Die Lagerstellen sind zum Schutz gegen Kohleabrieb und Witterungseinflüsse abgedeckt.
Die rechte Hälfte der Längsansicht zeigt andeutungsweise das Wägegestänge mit den Lagerböcken. Außerdem sind hier die Abdeckung und die Leiter mitgezeichnet. Auf der linken Längsansichtshälfte ruht der Bunker lediglich auf den Montageböcken. Davor befindet sich das Geländer des oberen Laufstegs. Der Unterzug am oberen Laufsteg — vorerst nur die Längsseiten — wird nach dem Anstrich zugeschnitten, befestigt und anschließend gefärbt.
Bevor der obere Laufsteg mit den Bunkern auf das Grundgestell aufgesetzt wird, sind sämtliche Leitern und Geländer anzufertigen. Die Nachbildung kann mit Kupferdraht — besser mit versilbertem — erfolgen. Beim Löten ist nur wenig Zinn zu verwenden, um aufwendige Nacharbeit zu umgehen.
Das Geländer für die Hydraulikplattform sowie die kleinere Leiter sind nach Zeichnung in das Grundgestell



Längsansicht

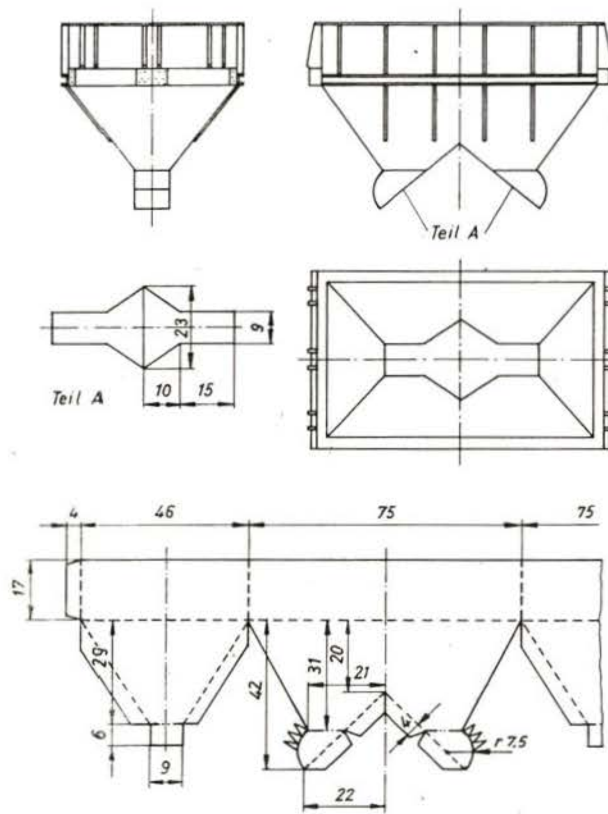


Ansicht A



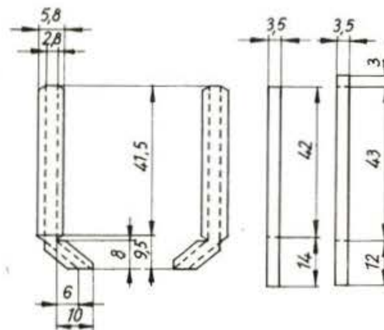
Wägeeinrichtung (Funktionsprinzip)

1975	Datum	Name		Christian Pluto 90 K.-M.-Stadt Jakobstr. 63	Nenngröße HO
gez.	10.6.	Frank			
gepr.	15.6.	[illegible]			
M 1:2	**Kohlehochbunker** Ansichten			Blatt 1	Zeichnungs-Nr. 08 601/1

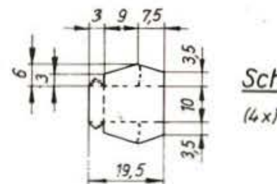


Halbe Abwicklung

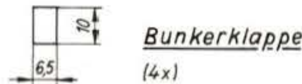
Kohlehochbunker (1x)



Hauptstütze (Einzelteile je 4x)

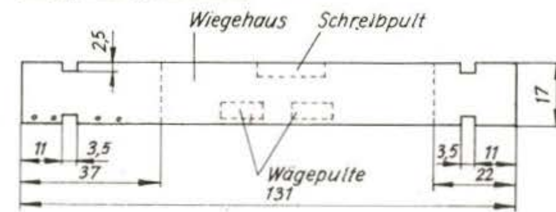


Schurre (4x)

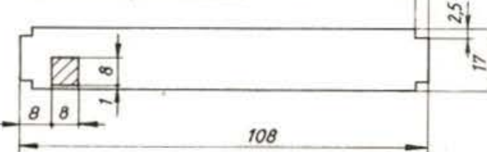


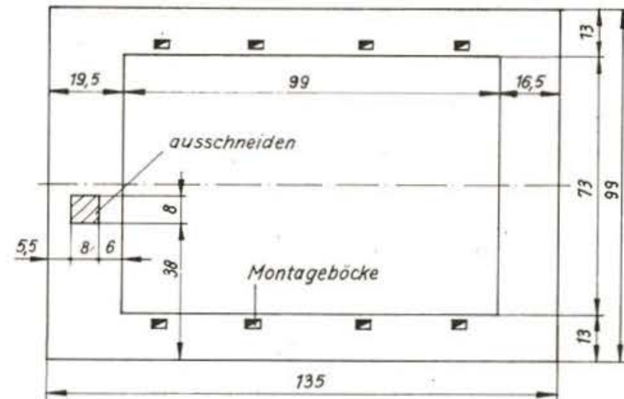
Bunkerklappe (4x)

Wiegehausplattform (1x)



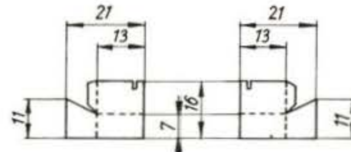
Hydraulikplattform (1x)





Oberer Laufsteg ▶

Abdeckung ▶ (je 2x)



1975	Datum	Name		Christian Pluto 90 K.-M.-Stadt Jakobstr. 63	Nenngröße H0
gez.	10. 6.	Frank			
gepr.	19. 6.	[signature]			
M 1:2	Kohlehochbunker Einzelteile		Blatt 2	Zeichnungs-Nr. 08 601/ 2	

einzupassen. Nun kann dieses mit dem oberen Laufsteg und mit den Bunkern kombiniert werden. Hierbei ist ein exaktes Ausrichten der beiden Baugruppen für den guten Gesamteindruck des Modells sehr wichtig. Die Maße für die verschiedenen Verstrebungen entnimmt man den Ansichten. Jetzt wird auch der obere Laufsteg mit dem Querunterzug vervollständigt (siehe Ansicht A).
Nach dem Abbinden des Klebers werden noch folgende Einzelheiten am Hochbunker angebracht: 2 Treppen zur Wiegehausplattform, die Handläufe dazu; die Leiter zum oberen Laufsteg sowie das Geländer; die 2 Bunkerleitern; die Kohlescheide auf den beiden Bunkern und die Bunkerschurren mit den Klappen. Diese können starr verklebt oder schwenkbar montiert werden (siehe Ansichten).
Um die Bunker nicht vollständig mit Kohle füllen zu müssen, zieht man einen „Zwischenboden" entsprechend der gewünschten Füllhöhe ein. Beim Ankleben der Kohlestückchen darf man die Ränder der Bunker, den Laufsteg und das Geländer nicht vergessen.
Nach letzten Anstrichergänzungen ist das Modell fertig.

KLAUS FICKLER (DMV) / KARSTEN FLACH (DMV), DRESDEN

Betrachtungen zur Konzeption eines standardisierten Modellbahn-Systems (SMBS)

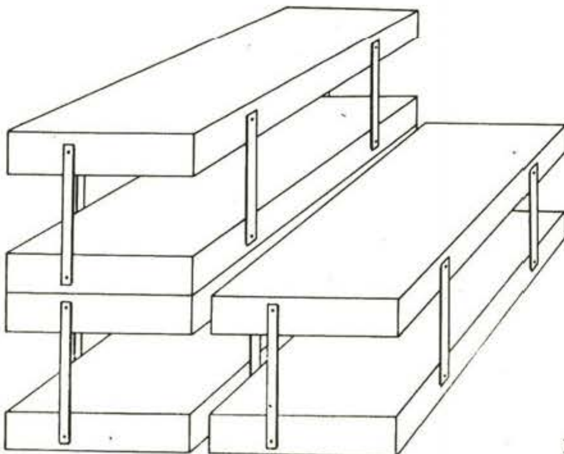
1. Einleitung

Der Bau von Großanlagen interessiert besonders Arbeitsgemeinschaften (AG). Neu für die hier beschriebene Art des Aufbaus ist, daß bei der Konzipierung der Anlagen Normen gefordert werden. Dadurch ergeben sich unter anderem folgende Vorteile:

- Veränderung des Anlagenbilds durch verschiedene Kombinationen der Anlagenteile untereinander,
- Zusammenarbeit mehrerer AG mit dem Ziel eines freizügigen Austauschs von Anlagenteilen,
- optimale Anpassung der Anlage an vorhandene Räumlichkeiten,
- Aufbau einer Schaltung im Baukastenprinzip,
- Nachgestaltung eines sinnvollen Betriebsablaufs, der dem der Deutschen Reichsbahn nahekommt und
- geringer Personaleinsatz beim Betrieb der Anlage.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Gleisführung einer Anlage nur in einer oder aber in mehreren Ebenen vorzunehmen. Dementsprechend gelten auch für Anlagen, auf denen die Gleise nur in einer Ebene verlegt werden, teilweise andere Normen als für solche, auf denen sie sich in mehreren Ebenen befinden.
Nachfolgend wird auf erste Erfahrungen eingegangen, die von AG, besonders im Raum Dresden, beim Bau von Anlagen in der Nenngröße H0 gesammelt wurden.

Bild 1 So werden die einzelnen Anlagenteile zu Transport- und Lagereinheiten zusammengestellt



2. Abmessung der Anlagenteile

H. Baum beschreibt in seinem Beitrag „Vorschlag für den Bau von Modellbahn-Anlagen in der Nenngröße H0, TT, N" („Der Modelleisenbahner" 9/1971, S. 273—277) den konstruktiven Aufbau der Anlagenteile. An dieser Stelle folgen hierzu noch einige grundsätzliche Ausführungen.
Die Größe und die Masse der einzelnen Anlagenteile wurden so gewählt, daß ein leichter Transport ohne größeren Personaleinsatz möglich ist. Die Masse eines Anlagenteils (2400 mm × 800 mm) beträgt durchschnittlich 25 kg. Dabei wurde die günstige Ausnutzung des Ladevolumens verschiedener Transportmittel berücksichtigt.
Durch die standardisierten Außenabmessungen der einzelnen Anlagenteile können diese zu größeren Einheiten zusammengeschraubt werden. Diese Einheiten erfüllen gleichzeitig Transport- und Lagerfunktionen. Durch die Möglichkeit, die Teile gut zu stapeln, kann der oftmals zur Verfügung stehende geringe Lagerraum optimal genutzt werden (s. Bild 1).
Bei der Entwicklung der Breiten- und Längenmaße der einzelnen Anlagenteile wird von einem 400-mm-Raster ausgegangen. Alle Kantenlängen müssen demnach in ihren Abmessungen ein ganzzahliges Vielfaches von 400 mm beinhalten (s. Bild 2). Auf dieser Forderung baut die logische Kombination der verschiedenen Anlagenteile auf.

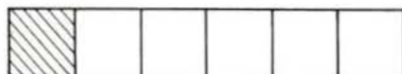
3. Gleisführung

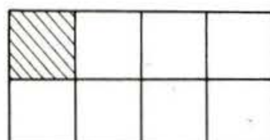
3.1. Grundsätzliches

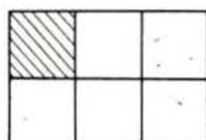
Der Gleisplan und die Gesamtfläche einer Modellbahnanlage stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang. Dabei muß die Gleisführung so erfolgen, daß ein sinnvoller Betriebsablauf möglich ist. Dazu gehören eine großzügige Gestaltung der freien Strecke, ausreichend lange Blockabschnitte, zweckmäßige Anlage der Bahn-

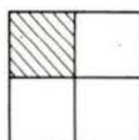




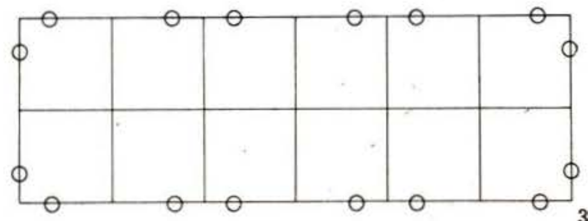




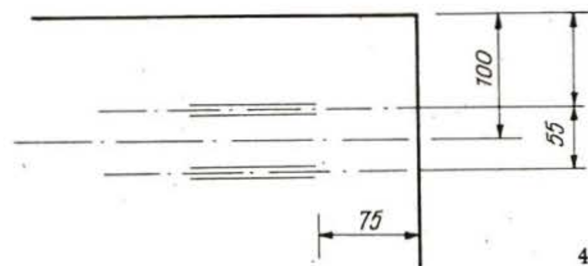




2

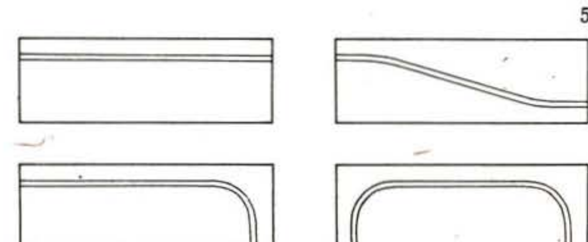


3



4

5



höfe sowie eine harmonische Verbindung zwischen Modelleisenbahn und Gelände.

Es sind 2 grundlegende Varianten bei der Gleisführung möglich.

Die **Variante 1** beinhaltet die Gestaltung einer dem Vorbild entsprechenden Strecke. Dabei sind der Gleisplan und der Charakter der Anlage bestimmt und unveränderlich. Lediglich die Gesamtfläche der Anlage kann durch Austausch einzelner Anlagenteile variiert werden. Diese Variante wird beispielsweise von der AG Marienberg angewandt, die damit schon gute praktische Erfahrungen gesammelt hat.

Bei der **Variante 2** wird von der bestehenden Gleisgeometrie der entsprechenden Nenngröße ausgegangen und die einzelnen Anlagenteile mit verschiedener Gleisführung aufgebaut.

Es besteht kein fester Gleisplan. Hierbei hat man die Möglichkeit, das Motiv und den Charakter der Anlage ständig zu verändern. Diese Variante findet zum Beispiel bei den Arbeitsgemeinschaften Meißen, „Saxonia" Dresden und Raw Dresden Verwendung.

Die Übergänge der Gleise zwischen den einzelnen Anlagenteilen sollen an unkomplizierten Stellen erfolgen, also dort, wo sich z. B. keine Weichenstraße befindet.

3.2. Gleisführung in einer Ebene (1 Dimension)

Unter der Gleisführung in einer Ebene ist zu verstehen, daß sich die Gleise an den Übergängen zwischen den einzelnen Anlagenteilen in einer Ebene mit dem gleichen Höhenniveau befinden. Es ist zweckmäßig, diese Höhe größer als Null zu wählen. Dadurch lassen sich beispielsweise Bahndämme günstiger gestalten.

Im Bild 3 sind am 1/1 Anlagenteil (2400 mm × 800 mm) 16 Punkte markiert, die einen Übergang zwischen den Anlagenteilen zulassen. Bei diesem Beispiel lassen sich unter Beachtung der gestellten Forderungen an die Gleisführung 27 verschiedene Anlagenteile herstellen (s. Bild 5). Es ist zu beachten, daß bei steigender Anzahl der Gleisübergänge auch die Anzahl der verschiedenen Anlagenteile stark zunimmt. Eine erfolgreiche Kombination der Teile ist jedoch nur bei minimaler Anzahl unterschiedlicher Anlagenteile gegeben.

Im Bild 4 ist der für das beschriebene Beispiel genormte Gleisübergang zwischen den einzelnen Anlagenteilen angegeben. Das Gleis trifft dabei rechtwinklig auf die Anlagenkante auf. Eine Gleistrennung direkt an der Anlagenkante vorzunehmen, ist nicht günstig. Schon bei geringsten Verwindungen oder durch ungenaues Zusammenfügen der Anlagenteile kommt es leicht zu unzulässig großen Schienenstöße oder Seitenverschiebungen. Deshalb wurden Paßstücke von 150 mm Länge verwandt, die an den Gleisübergängen eingesetzt werden.

3.3. Gleisführung in mehreren Ebenen (Mehrere Dimensionen)

Die Gleisführung in mehreren Ebenen ging aus der in einer Ebene hervor. Die Gleisübergänge wurden jedoch nicht mehr als Punkte festgelegt, die hier in mehreren

Bild 2 Größe der einzelnen Anlagenteile (mm)

Bild 3 Gleisübergänge zwischen den Anlagenteilen; ein Beispiel mit 16 möglichen Übergängen

Bild 4 Gleisübergang

Bild 5 Beispiele für die Gleisführung

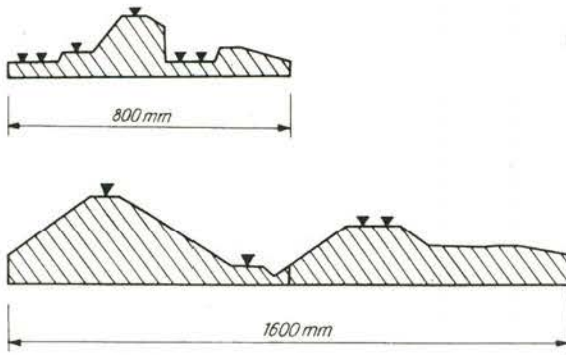
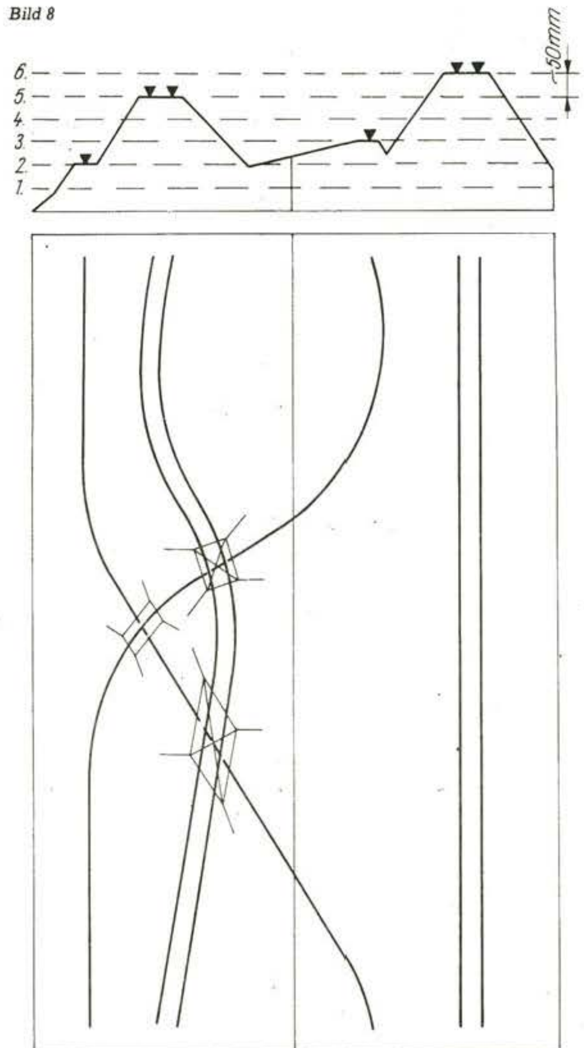


Bild 6 Querschnitte



Ebenen existieren müßten und somit eine unübersehbare Anzahl von verschiedenen Anlagenteilen zulassen würden, sondern in Form genormter Querschnitte (s. Bild 6). Dabei ist es möglich, diese unterschiedlich breit auszubilden. Die Anzahl der Trassen auf einem Anlagenteil kann bei unterschiedlichem Querschnitt ungleich sein. Nach dieser Methode entstehen beispielsweise bei den AG Meißen und „Saxonia" Dresden Anlagen.

Im Bild 7 ist die Anwendung eines Querschnitts dargestellt. Neben der seitenverkehrten Darstellung besteht ferner die Möglichkeit, die Querschnitte gleichseitig oder rechtwinklig zueinander anzuordnen. Die Höhenunterschiede der Ebenen einer bestimmten Streckenart können so gewählt werden, daß durch Neigungswechsel die Strecken die Ebenen innerhalb eines Anlagenteils wechseln können. Diese Variante erscheint günstig, da sie somit eine gute Gestaltung der Anlagenteile bietet.

Im Bild 8 sind der Querschnitt für zwei 1gleisige und zwei 2gleisige Strecken und ein mögliches Beispiel für die Gleisführung dargestellt. Dabei treffen die Strecken in den Ebenen 3 und 5 spitzwinklig zur Anlagenkante auf. Im Beispiel steigt die Strecke aus der 2. in die 3. Ebene, während die aus der 3. in die 2. Ebene abfällt. Die Strecken in der 5. und 6. Ebene verlaufen horizontal.

3.4. Komplexe Gestaltung mehrerer Anlagenteile

Die freizügige Bebauung mehrerer Anlagenteile als geschlossenen Komplex dient zur Gestaltung von Bahnhöfen, Knotenpunkten, größeren Abzweigen u. a. m. Es ist verständlich, daß zum Beispiel ein Bahnhof für eine Hauptbahn nicht auf einem 1/1 Anlagenteil unterge-

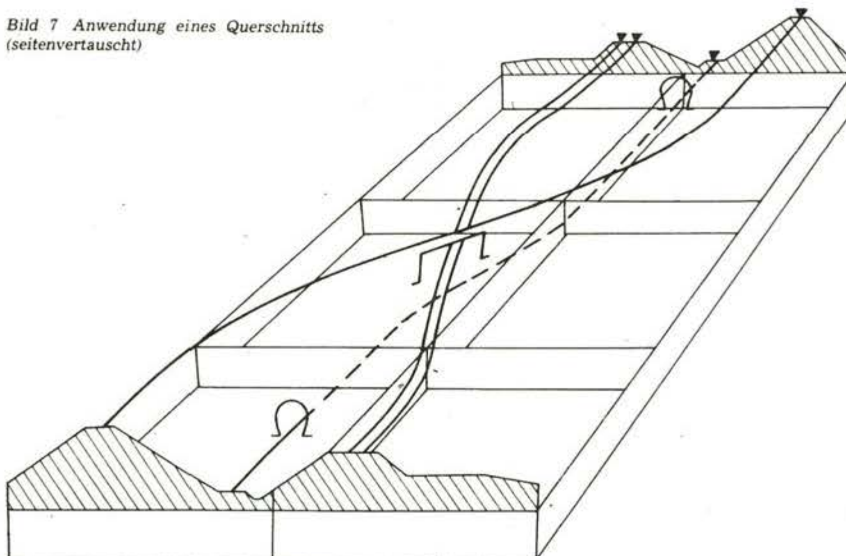


Bild 7 Anwendung eines Querschnitts (seitenvertauscht)

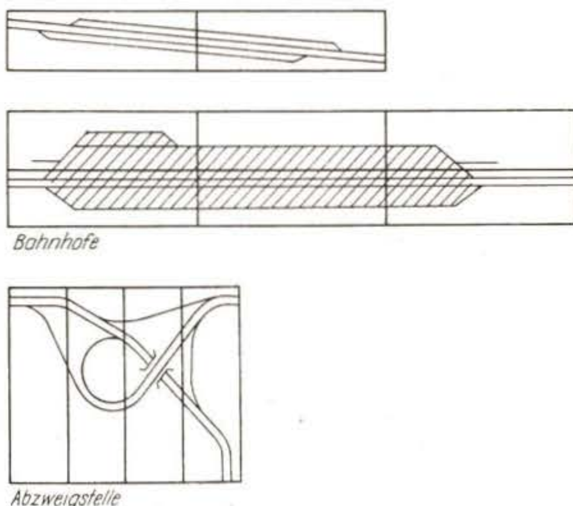


Bild 9 Komplexe Gestaltung

Zeichnungen: Verfasser

bracht werden kann. Die hierfür benötigten Anlagenteile werden zusammengesetzt und so benutzt, wie es erforderlich ist. Dabei werden innerhalb des Komplexes die genormten Gleisübergänge nicht beachtet. Sie sind nur da einzuhalten, wo die Gleise den Anlagenkomplex verlassen sollen (s. Bild 9). Die komplexe Gestaltung ist sowohl für Anlagen in einer Ebene als auch für Anlagen in mehreren Ebenen möglich.

4. Forderungen an die Gleisanlage

Bei der Forderung an die Gleisanlage muß zwischen Haupt- und Nebenbahn unterschieden werden. Erfahrungen zeigen, daß dabei folgende Forderungen gestellt werden müssen:

Nutzlänge des Blockabschnitts	3000 mm	1000 mm
Gleisradien	500 mm	380 mm
Weichenformen		handelsübliche
Streckenneigung	bis 1:50	bis 1:15

Schlußbetrachtung

In diesem Beitrag wurden Erfahrungen beim Bau von Großanlagen, die im Bezirk Dresden durch AG des DMV gesammelt wurden, in Form eines Überblicks zusammengestellt. Die aufgeführten grundsätzlichen Gedanken lassen sich für alle Nenngrößen anwenden. Spezielle Zahlenangaben beziehen sich auf existierende Anlagen in der Nenngröße H0. So, wie es möglich ist, 1- und 2gleisige Strecken anzulegen, so können auch Haupt- und Nebenbahnen dargestellt sowie Strecken elektrifiziert werden.

Seitdem das „SMBS" bekannt wurde, tritt häufig die falsche Vorstellung auf, daß jedes Anlagenteil mit dem anderen Anlagenteil zusammenpassen muß. Allein das Beispiel der Querschnittsgestaltung bei der Gleisführung in mehreren Ebenen läßt erkennen, daß dem jedoch nicht so ist. Nach wie vor werden nur diejenigen AG ihre Anlagenteile freizügig austauschen können, die eng zusammenarbeiten und viele Einzelteile standardisieren. Werden aber die hier beschriebenen grundsätzlichen Standards beachtet, so ist es bei großen Ausstellungen möglich, die Anlagenteile verschiedener AG durch einfache Zwischenstücke miteinander zu verbinden.

Kleine Arbeitsgemeinschaften des DMV mit großer Aktivität

1. An der Waterkant fand eine Modellbahnausstellung guten Anklang

Zum 2. Mal seit unserem Bestehen führte die AG 8/5 des DMV, Rostock, eine Modellbahnausstellung der Öffentlichkeit vor. Sie fand im November 1974 in 3 Räumen des „Hauses der NVA" statt. Zur Eröffnung waren Vertreter des Bezirksvorstands Schwerin des DMV, der Presse und unserer Patenbrigade vom Bf Warnemünde erschienen. Interessiert verfolgten sie alle die Ausführungen des AG-Leiters, Freund Harms.

Um 13.00 Uhr war es dann auch so weit, das Publikum strömte in die Ausstellungsräume hinein. Was boten wir alles auf dieser Ausstellung? Da hatte zunächst die Freundin Palm ihre H0-Anlage, mit der des Freundes Lhotzky verbunden, aufgebaut. Beide Anlagen, besonders aber die unseres weiblichen Mitglieds Palm, bestachen in ihrer detaillierten Ausführung.

Zweifelsohne bildet das Kernstück und damit den Blickfang aber die Gemeinschaftsanlage (H0) aus dem „Klubhaus der Warnowwerft". Auf ihr herrschte stets ein reger Betrieb, kein Wunder also, wenn sie dauernd regelrecht „belagert" wurde. Vor allem der Betriebsablauf nach dem neuen Lichtsignalsystem der DR hinterließ einen guten Gesamteindruck.

Ein Informationsstand, den viele aufsuchten, sowie eine Materialbörse rundeten das Bild in diesem Raum ab.

Eine Glasvitrine nahm Selbstbau- und frisierte Modelle verschiedener Mitglieder auf. Besonders ansprechend waren hier eine BR 39 Reko, eine BR 56^{20-29} und die sächsische XI HT (BR 94^{20}) des Freundes Kreuzer. Natürlich durften hierbei auch nicht die hervorragenden N-Modelle der vom Internationalen Modellbahnwettbewerb her gut bekannten Freunde Grosche und Behrens fehlen! Da sind besonders erwähnenswert eine BR 35.1 und eine 38^{10-40}. Die E 69 war das kleinste Triebfahrzeugmodell unserer Ausstellung. Die Freundin Palm beteiligte sich auch hierbei mit einigen Wagenselbstbauten. In einem Schaukasten wurde dem Besucher die Entwicklung unserer DDR-Modellbahnindustrie veranschaulicht. Bildtafeln zeugten vom großen Interesse unserer Freunde am Vorbild. In einem weiteren Raum konnte man 3 kleinere Heimanlagen bewundern. Da war einmal die N-Anlage des Freundes Behrens, dann eine „Vater-

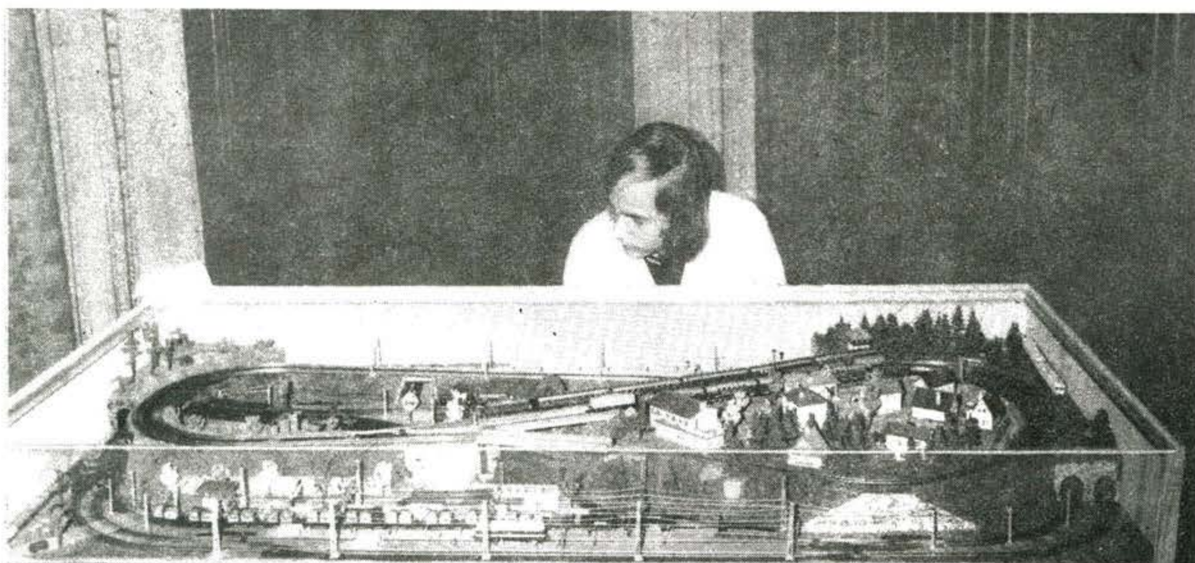


Bild 1 Verbandsfreund Peter Behrens an seiner N-Heimanlage



Bild 2 Freund Remdt zeigte dem Publikum eine mit seinem Vater gemeinsam aufgebaute TT-Anlage



Bild 4 Ein großes Interesse fand auch die gut gestaltete H0-Heimanlage der Verbandsfreundin Palm. Nicht zuletzt zeugte ihr Schaffen auch davon, daß sich nicht wenige Frauen auch gern mit der Modelleisenbahn befassen.

Bild 3 Die jüngste „Modellbahn-Lokführerin" war mit ihren 3 Jahren die Tochter des Freundes Dreydoppel



-und-Sohn-TT-Anlage und schließlich die H0-Anlage des Freundes Dreydoppel. Der geschickt ausgeknobelte Gleisplan dieser Anlage wurde von vielen Gästen aufskizziert. Als letztes Exponat hatten wir unsere Literatur ausgestellt. Dieser Stand war ständig dicht umdrängt, allein schon aus dem Grunde, um das von uns ausgeschriebene Preisausschreiben, das vor allem bei der Jugend einen guten Anklang fand, leichter lösen zu können. Die Sieger wurden durch das Los ermittelt, ihnen winkten schöne Sachpreise.

Wir konnten auch Freunde aus den AG Schwerin, Wismar und Schwaan begrüßen, mit denen wir einen guten Kontakt pflegen, besonders mit den Schwaanern.

5700 Besucher zählten wir nach 4 Tagen Ausstellung, das war für uns ein wahrhaft stolzes Ergebnis, das uns zu weiterer Arbeit in dieser Richtung anspornt. Wir hoffen, damit das Interesse an der Modelleisenbahn in der Seestadt Rostock weiter geweckt zu haben, was nicht zuletzt auch mehrere Neuaufnahmen in unsere AG und damit in den DMV bestätigen. Selbstverständlich war es für uns, 10 Prozent des Erlöses auf das Solidaritätskonto zu überweisen.

Dreydoppel


5

Bild 5 Besonders dicht war natürlich stets die H0-Gemeinschaftsanlage des „Klubhauses der Warnowwerft" umlagert

Bild 6 Zum 5jährigen Bestehen der AG 1/29 beim Institut für Schienenfahrzeuge in Berlin lud die kleine, aber rührige AG zu einer vielseitig gestalteten Ausstellung ein

Bild 7 Schautafeln und Plakate sprachen den Besucher im Hinblick auf die Verbandsarbeit und die Aufnahme des Eisenbahnerberufs an

2. In Berlin kennt man nicht nur Groß-Ausstellungen

Weitab vom Trubel der Hauptstadt liegt in Berlin-Grünau, inmitten im Grünen, ein moderner Gebäudekomplex. Neben den alten Backsteinbauten der Berliner S-Bahn (S-Bw Grünau) ragen die Gebäude des „Instituts für Schienenfahrzeuge" empor.
Dieses Forschungszentrum unseres international anerkannten Schienenfahrzeugbaus war an einem regnerischen Abend zu Ende vorigen Jahres unser Ziel. Anläßlich des 5jährigen Bestehens der in dieser Einrichtung existierenden AG 1/29 des DMV fand dort nämlich eine Modellbahnausstellung statt, die uns 2 interessante Stunden bot. Dr. Klubescheidt, Leiter dieser AG, übernahm die Führung. Die 10 Mitglieder legten bei dieser Gelegenheit über ihre vielseitige Tätigkeit Rechenschaft ab.
Drei Merkmale möchte ich dabei besonders hervorheben:
1. In anschaulicher Weise wurde das Vorbild in seiner gesellschaftlichen Bedeutung vorgestellt, ebenso, wie man die Leistungen der Werktätigen der Schienenfahrzeugindustrie würdigte. Schlaf-, Speise- und Sonderwagen, Triebwagen für Ägypten und andere Länder, alles Erzeugnisse unseres Schienenfahrzeugbaus, hatten im Rahmen dieser Ausstellung Platz gefunden. Das kann natürlich nicht jede andere AG nachahmen. 2. Die Vielseitigkeit unseres Verbandslebens wurde dem Besucher sehr gut vor Augen geführt. Die Chronik der noch jungen AG stellt eine journalistische Leistung dar. Humorvolle Karikaturen über die Unsitten der Reisenden, eine Ausstellung für philatelistisch Interessierte — natürlich unter dem Thema „Schienenverkehr" — und hervorragende Amateurfotoarbeiten trugen ferner dazu bei, diese Ausstellung weit über den Rahmen vieler anderer Veranstaltungen dieser Art hinauszuheben.
3. Und schließlich stand natürlich auch die Modelleisenbahn im Mittelpunkt. Da konnte man deutlich die gute Verbindung zwischen den AG-Mitgliedern und dem VEB Berliner TT-Bahnen erkennen. Eine TT-Anlage spiegelte gleichzeitig die Leistungen unseres Schienenfahrzeugbaus wider.
So war die Ausstellung, alles in allem, eine äußerst lehrreiche und interessante Schau für alle Sparten unseres Verbands.
Auch der ausgediente Postwagen, den diese AG als Heimstatt erhalten hat und in welchem ein Anlagen- und ein Werkstattraum Platz finden sollen, mag eine Besonderheit dieser kleinen, aber rührigen AG sein. Es bleibt daher nur zu wünschen, daß dieser Wagen stets Ort einer weiterhin erfolgreichen Arbeit sein möge!

Hans Ellwanger, Berlin



6

7


Aufruf

Zu Ehren des IX. Parteitags der SED ruft hiermit die AG „Verkehrsgeschichte" (1/11), Berlin, alle anderen AG des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR auf, die Deutsche Reichsbahn bei der Lösung ihrer Transportaufgaben zu unterstützen und den Erlös auf das Solidaritätskonto zu überweisen. Als Modelleisenbahner und als Freunde der Eisenbahn wollen auch wir damit unseren Beitrag in Vorbereitung des IX. Parteitags leisten.
So werden wir den Berliner Eisenbahnern helfen, das Vorhaben „2. Gleis, Berliner Außenring — Bernau" zu verwirklichen. Damit wird dann gleichzeitig ein S-Bahnverkehr im 10-Minuten-Abstand bis nach Berlin-Buch ermöglicht.
Vorwärts mit neuen Initiativen zum IX. Parteitag der SED!

AG „Verkehrsgeschichte (1/11)", Berlin



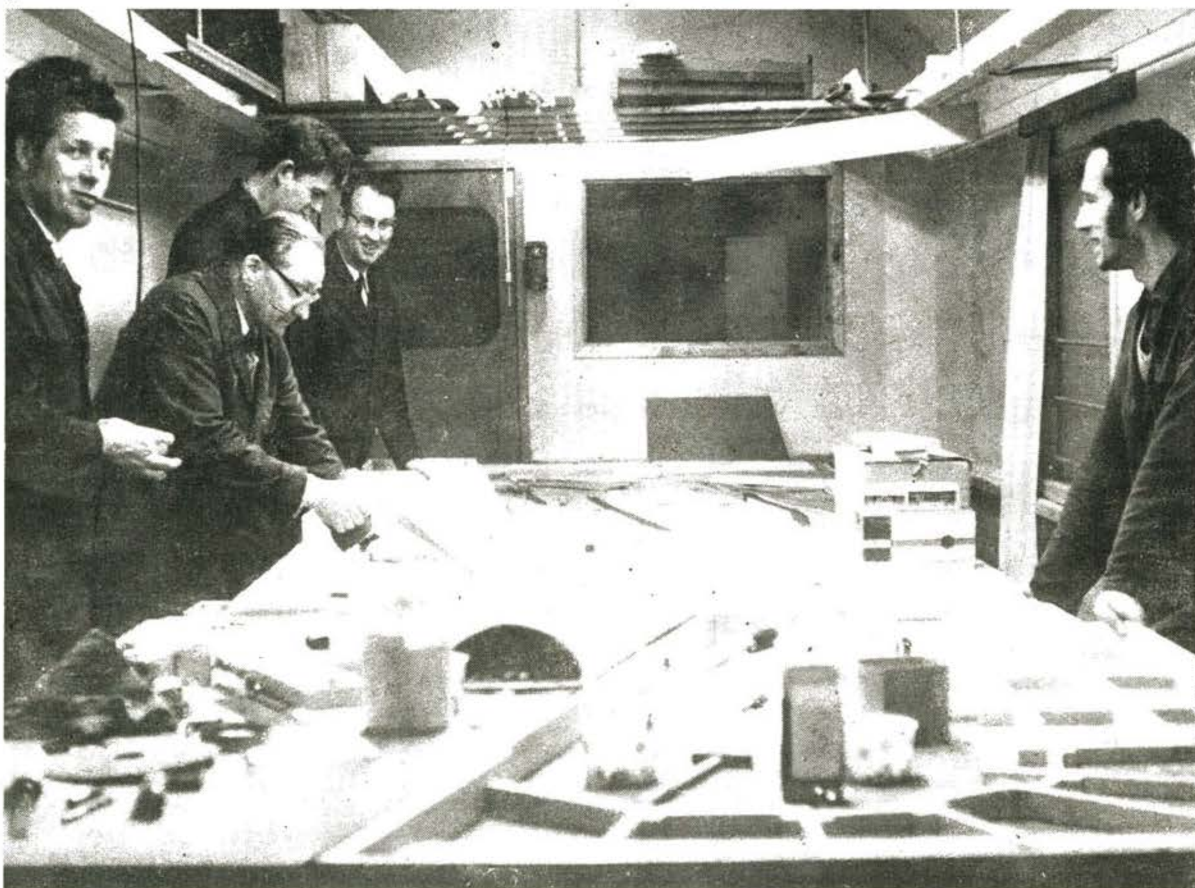
Bild 8 Nicht jede AG des DMV hat solches Glück: Ein ausrangierter Postwagen wurde der AG 1/29 als Heimstatt übergeben.

Bild 9 Im Wageninnern sieht man schon etwas von dem, was sich dort tut. Mitglied der AG bei der Anfertigung des Anlagen-Unterbaus.

*Fotos: Dreydoppel, Rostock (5)
Institut f. Schienenfzg. (2)
Ad.-Dieter Lenz (2)*

8

9



ING. GÜNTHER FIEBIG (DMV), DESSAU

Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (7)

Die Lokomotiven der BAE (I)

Die BAE stellte bis zu ihrer Verstaatlichung im Jahre 1882 insgesamt 185 Dampflokomotiven in Dienst, von denen noch 147 Stück von der Königl. Eisenbahndirektion übernommen wurden, die restlichen waren schon ausgemustert. Die Lokomotiven entsprachen in ihrem grundsätzlichen Aufbau, also sowohl in der Achsanordnung als auch in anderen Konstruktionsteilen, den gleichzeitig für andere Bahnen der jeweiligen Zeit gebauten Maschinen. Lediglich die erste Borsig-Lokomotive, wie auch die sogenannte „Beuth"-Klasse wiesen größere Neuerungen auf. Entsprechend der Indienststellung der BAE-Lokomotiven trugen sie fortlaufende Betriebsnummern und zusätzlich — außer der Nr. 169 bis 177 — auch Namen. In den ersten Jahren finden wir bei der BAE Lokomotivnamen, die auch bei anderen Bahnen gebräuchlich waren; ab 1844 setzte die Verwendung von Stations- und Personennamen ein. Verwendet wurden Stationen der BAE und Namen von Persönlichkeiten Berlins und des Direktoriums der BAE. Allerdings wurden die Betriebsnummern- und Namensschilder erst von der BAE selbst angebracht, so daß die Werkfotos von Borsig die Lokomotiven ohne diese Schilder zeigten. Die merkwürdigste Bezeichnung trugen wohl die Lokomotiven Nr. 68 und 69; während erstere die Bezeichnung „Der Major" bekam, wurde letztere mit „von Koenen" benamt. Beide Bezeichnungen betreffen eine Person, den Major d. Res. von Koenen, der als staatlicher Kommissar die BAE beaufsichtigte und weisungsbefugt war. Diese beiden Lokomotiven und die Nr. 78 gehörten zu den 1A1-Lokomotiven mit einem Treibraddurchmesser von 1981 mm. Nach dem bekannten Lokomotivfachmann Prof. Metzeltin waren es die schönsten 1A1-Lokomotiven der damaligen Zeit. Ihr Anstrich war grün mit rot und schwarz abgesetzten Streifen und mit einer blanken Messingverkleidung des Doms. Aus der Lieferliste ist zu entnehmen, daß ab 1842 Borsig alle Lokomotiven lieferte, mit Ausnahme einer 1844 von Belgien und vier 1874 von Schichau bezogenen Tenderlokomotiven. Und der oben erwähnte Prof. Metzeltin behauptete in seinen „Erinnerungen an die BAE": ... „böse Zungen erzählten, daß die Vorliebe für die Borsigschen Maschinen darauf beruhte, daß der damalige Maschinenmeister für jede Lokomotive 1000 Taler Gratifikation erhielt. Tatsächlich waren solche Geschenke offenbar mehrfach üblich ...".

Es wurden beschafft: für den Personen- und Schnellzugdienst 57 Stück 1A1-, 1 Stück 2A1- und 46 Stück 1B-Lokomotiven, für den Güterzugdienst 44 Stück B1- und 1B-, sowie 33 C-Lokomotiven und für den Nahverkehr 4 Stück B-Tenderlokomotiven.

Bahn-Nr.	Name	Bauart	Erbauer	Baujahr	Fabr.-Nr.	Triebwerk Zyl.-Ø	Kolbenhub	Treibrad-Ø	Radstand	Dampfdruck	Bahn-Nr. K.E.D. Erfurt	Ausmusterung	Bemerkungen
1	Ascania				253						—	1856	Innenzylinder,
2	Adler			1840	254	305				5,26	—	1866	Außenrahmen,
3	Hirsch	1A1	Stephenson		259		457	1829	3348		—	1865	Vierseitkuppel
4	Courier			1841	258	317				4,02	—	1863	mit Gesims
5	Comet				252	305				5,26	—	1853	
6	Hercules			1840	281						—	1877	Innenzylinder,
7	Atlas	B1	Stephenson		283	356	451	1372	3570	4,39	—	1865	Außenrahmen,
8	Centaur			1841	282						—	1857	Vierseitkuppel
9	Sirius				280						—	1866	mit Gesims
10	Borsig	2A1	Borsig	1841	1	292	457	1372		4,39	—	1851	Rundkuppel schräge Zylinder
11	Fortuna				290						—	1861	Innenzylinder,
12	Stephenson				291						—	1863	Außenrahmen,
13	Strauß	1A1	Stephenson	1841	292	305	457	1829	3315	4,39	—	1863	Vierseitkuppel
14	Vulcan				293						—	1865	
15	Atalante				294						—	1867	
16	Pegasus			1842	295						—	1858	
17	Berlin	1A1	Borsig	1842	2	279	470	1372		4,39	—	1853	Rundkuppel
18	Pfeil				4						—	1851	schräge Zylinder
19	Blitz				14						—	1854	Rundkuppel
20	Greif	1A1	Borsig	1843	16	305	502	1524	3498	5,12	—	1858	schräge Zylinder
21	Faust				15						—	1859	
22	Brüssel	1A1	Societé du Renand, Brüssel	1844		305	457	1626	3485	4,39	—	1867	Innenzylinder
23	Germania				26						—	1864	Rundkuppel
24	Vorwärts	1A1	Borsig	1844	25	330	559	1524	3812	5,85	—	1867	schräge Zylinder
25	Beuth				24						—	1864	
26	Carl				146						—	1867	Rundkuppel
27	Cronstein	1B	Borsig	1847	147	381	610	1372	3227	5,26	—	1867	
28	Dresden				148						—	1867	

Bahn-Nr.	Name	Bauart	Erbauer	Baujahr	Fabr.-Nr.	Triebwerk Zyl.-Ø	Kolbenhub	Treibrad-Ø	Radstand	Dampfdruck	Bahn-Nr. K.E.D. Erfurt	Ausmusterung	Bemerkungen
29	Herzberg				229						—	1877	Vierseitkuppel
30	Riesa	1A1	Borsig	1848	230	356	508	1676	4054	5,85	—	1878	
31	Saxonie				231						—	1878	
32	Gelpke				265						—	1864	Vierseitkuppel
33	Nettebohm	1B	Borsig	1849	266	381	559	1524	3354	5,85	—	1868	
34	Rellstab	1A1	Borsig	1849	262	356	508	1676	4054	5,85	—	1870	Vierseitkuppel
35	Dannenberger			1850	311						—	1877	Vierseitkuppel
36	v. d. Heydt	1B	Borsig	1851	318	406	610	1524	3354	7,31	—	1877	
37	Bode			1852	358						512	1892	
38	Benda				442						—	1881	Vierseitkuppel
39	Alexis			1853	443	356					—	1882	
40	Hagen	1A1	Borsig		444		508	1829	4132	7,31	19	1884	
41	Leipzig			1854	495	381					20	1884	
42	Dessau				496						—	1881	
43	Berlin			1854	497						513	1883	Vierseitkuppel
44	Cöthen				589						—	1882	
45	Borsig	1B	Borsig	1855	590	457	610	1372	3354	6,7	514	1892	
46	Halle				684						515	1894	
47	Severin			1856	685						516	1886	
48	v. d. Reck				737						21	1884	Vierseitkuppel
49	Wittenberg			1856	738						22	1889	
50	Jüterbog				739						23	1884	
51	Luckenwalde	1A1	Borsig		740	381	508	1829	4132	7,31	—	1882	
52	v. Plötz				861						24	1884	
53	Elbe			1857	862						25	1885	
54	Mulde				863						26	1889	
55	Bitterfeld				864						517	1886	Vierseitkuppel
56	Schmückert	1B	Borsig	1857	907	457	610	1372	3354	7,31	518	1888	
57	Borussia				908						519	1890	
58	Spree			1858	942						520	1885	
59	Delitzsch				960						—	1882	Vierseitkuppel
60	Saale				961						1	1890	
61	Ascania (2)				997						2	1886	
62	Pfeil (2)				998						3	1886	
63	Röderau			1858	1026						4	1889	
64	Comet (2)	1A1	Borsig		1027	381	559	1981	4708	7,31	5	1890	
65	Blitz (2)				1028						6	1886	
66	Centaur (2)				1029						7	1885	
67	Pegasus (2)				1030						8	1891	
68	Der Major				1136						9	1892	
69	v. Koenen				1137						10	1887	
70	Sturm				1138						11		
71	Victoria	1B	Borsig	1860	1139	457	610	1372	3354	7,31	521	1894	Vierseitkuppel Kondensation
72	Elster				1198						12		Vierseitkuppel
73	Bavaria				1199						13	1894	Kondensation
74	Thuringia	1A1	Borsig	1861	1200	381	559	1981	4708	7,31	14	1892	
75	Schiller				1201						15		
76	Goethe				1202						16	1894	
77	Fortuna (2)	1A1	Borsig	1862	1441	381	559	1981	4708	7,31	17		Stehkesseldecke
78	Wallwitzhafen				1442						18	1894	halbzylindr., hoch überhöht
79	Bloch				1494						27	vor 1891	Stehkesseldecke
80	Courier (2)	1A1	Borsig	1863	1495	311	559	1676	4708	7,31	28	1892	halbzylindr., hoch überhöht
81	Gelpke (2)				1709						522	1894	Stehkesseldecke
82	Germania (2)	B1	Borsig	1865	1710	432	610	1372	4708	7,31	523	1891	halbzylindr.,
83	Zerbst				1711						524		wenig überhöht
84	Mercur				1712						525		
85	Vulcan				1859						185		Stehkesseldecke
86	Greif	1B	Borsig	1866	1860	406	559	1745	4629	8,0	186	1894	halbzylindr.,
87	Lindau				1861						187	1894	hoch überhöht
88	Roßlau				1862						188		
89	Großbeeren				2001						526		Stehkesseldecke
90	Re hin				2002						527		halbzylindr.,
91	Main				2003						528		überhöht
92	Oder	B1	Borsig	1866	2004	432	610	1372	4158	8,19	529		
93	Chlum				2005						530		
94	Nachod				2006						531		
95	Gitschin				2007						532		
	Sadowa				2008						533		
97	Adler				2058						189	1894	Stehkesseldecke
98	Carl			1887	2059						190	1892	halbzylindr.,
99	Dresden				2060						191	1888	hoch überhöht
100	Dennewitz				2061						192	1892	
101	Magdeburg				2167						193	1891	
102	Trebbin	1B	Borsig		2168	406	559	1775	4472	8,0	194	1892	

Bahn-Nr.	Name	Bauart	Erbauer	Triebwerk Baujahr	Fabr.-Nr.	Zyl.-Ø	Kolbenhub	Treibrad-Ø	Radstand	Dampfdruck	Bahn-Nr. K.E.D. Erfurt	Ausmusterung	Bemerkungen
103	Falkenberg				2169						195	1892	
104	Havel			1868	2170						196		
105	Weser				2171						197		
106	Vorwärts				2172						198		
107	Gazelle				2173						199		
108	Moritz Meyer				2306						534		Stehkesseldecke
109	Lichterfelde			1869	2307					8,19	535		halbzylindr.,
110	Costenoble				2308						536		wenig überhöht
111	Henoch				2666						537		
112	Hetz				2667						538		
113	Straßburg	B1	Borsig	1871	2668	432	610	1372	4158	8,77	539		
114	Saarbrücken				2669						540		
115	Wörth				2829						541		
116	Weißenburg			1872	2830					9,00	542		
117	Gravelotte				2831						543		
118	Sedan				2832						200		Stehkesseldecke
119	Paris				2833						201		halbzylindr.,
120	König	1B	Borsig	1872	2834	406	559	1775	4472	9,00	202		
121	v. Moltke				2835						203		
122	v. Roon				2836						204		
123	Zahna				3058						867		Belpaire-
124	Bergwitz				3059						868		Stehkessel
125	Viktor				3060						869		
126	Gräfenhainichen	C	Borsig	1873	3061	444	610	1370	3220	9,00	870		
127	Burgkemnitz				3062						871		
128	Roitzsch				3063						872		
129	Moritz Güterbock				3064						159		Stehkesseldecke
130	Ludwigsfelde	1B	Borsig	1873	3065	406	560	1825	4630	9,0	160		halbzylindr.,
131	Bloensdorf				3066						161		
132	Greppin				132						1409		Crampton-
133	Auguste		F. Schichau		133						1410		Stehkessel
134	Antonie	B1	Elbing	1874	134	340	575	1330	2512	10	1411	1892	
135	Marie				135						1412		
136	Versailles				3168						873		Belpaire-
137	Jessen				3169						874		Stehkessel
138	Annaburg				3170						875		
139	Jessnitz				3171						876		
140	Landsberg				3172						877		
141	Coswig	C	Borsig	1874	3173	444	610	1370	3220	9,00	878		
142	Burgsdorf				3233						879		
143	Raguhn				3234						880		
144	Brena				3235						881		
145	Holzdorf				3276						882		
146	Jakobsthal				3277						883		
147	Elsnigk				3278						884		
148	Fürst Bismarck				3185						162		Stehkesseldecke
149	H. Wolff				3186						163		halbzylindr.,
150	Loewe				3187						164		hoch überhöht
151	v. Larisch				3188						165		
152	Scheele				3189						166		
153	Weishaupt				3190						167		
154	v. Düring			1874	3191						168		
155	Achenbach				3192						169		
156	Ebeling	1B	Borsig		3193	406	560	1825	4630	9,00	170		
157	v. Madai				3303						171		
158	Mühlberg				3304						172		
159	Hollmann				3305						173		
160	Aug. Heckmann				3306						174		
161	Geim				3307						175		
162	Maybach				3346						176		
163	Vieth			1875	3347						177		
164	v. Albert				3348						178		
165	Linda				3359						885		Belpaire-
166	Vehna				3360						886		Stehkessel
167	Muldenstein				3361						887		
168	Fläming				3362						888		
169	Fläming			1875	3363						889		
170	Fläming				3364						890		
171	Fläming				3365						891		
172	Fläming	C	Borsig		3366	444	610	1370	3220	9,00	892		
173	Fläming				3367						893		
174	Fläming				3573						894		
175	Fläming				3574						895		
176	Fläming			1877	3575						896		
177	Fläming				3583						897		
178	Kochhann				3584						898		
179	Marggraf				3585						899		
180	Bensen				3780						179		Belpaire-
181	Schwabach				3781						180		Stehkessel
182	Felix Meier				3782						181		
183	Kuczinski	1B	Borsig	1881	3783	406	560	1825	4630	10,0	182		
184	Zwicker				3784						183		
185	Bitter				3785						184		

DDR-Preisträger beim XXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1975 in Wrocław

Zum ersten Mal fand in der langen Geschichte des Internationalen Modellbahnwettbewerbs diese alljährliche Veranstaltung in der Volksrepublik Polen statt. In den letzten Jahren hatten sich bereits Vertreter des polnischen Verbandes in der Jury beteiligt, um Erfahrungen zu sammeln, und wir können es ihnen heute bestätigen: Sie haben bei der Organisation des Wettbewerbs das für sie noch weniger bekannte Neuland gut betreten. Dieser „XXII." reiht sich würdig in die lange Kette der vorhergehenden Internationalen Modellbahnwettbewerbe ein. Da bei Redaktionsschluß dieses Heftes die Fotos der preisgekrönten Modelle noch nicht vorlagen, beschränken wir unsere Information nur auf die Bekanntgabe der Preisträger aus der DDR. Wiederum, wie bei zahlreichen früheren Veranstaltungen dieser Art, stellte die DDR die meisten Sieger in den einzelnen Kategorien. Allerdings darf man dabei nicht verschweigen, daß leider aus organisatorischen Gründen in diesem Jahre die ČSSR nicht vertreten war und damit viele Könner und Meister aus diesem befreundeten Nachbarland nicht ihre Kräfte und Potenzen mit unseren Modellbahnbauern messen konnten. Das ist sehr schade, und gerade wir bedauern das besonders, gab es doch in der Vergangenheit recht oft ein hartes Bug-an-Bug-Rennen zwischen der ČSSR und der DDR.

Von der internationalen Jury bekamen folgende DDR-Modellbahnfreunde für ihre Arbeiten einen Preis zuerkannt:

Kat. A1/H0			
Günter Bucher	Zschopau	BR 38^2	1. Pr.
Eckhard Franz	Dresden	BR V 60	2. Pr.
Günther Barthel	Erfurt	Kleinbahnlok	2. Pr.
Dieter Haubenreiser	Schönbrunn	E 21^5	3. Pr.
Hans Werler	Lunzenau	V 36	3. Pr.
Kat. A1/TT			
Klaus Krahl	Mahlow	BR pr T42	1. Pr.
Ulrich Badelt	Erfurt	BR 56	2. Pr.
Joachim Kruspe	Leipzig	Mallett-Lok	2. Pr.
Joachim Kruspe	Leipzig	hist. Zug	So.-Pr.
Kat. A1/N			
Günter Schenke	Dresden	BR 89	Anerk.
Heinrich John	Böhlitz-E.	BR 98	Anerk.
Kat. A2/H0			
Eckhard Franz	Dresden	BR 94	2. Pr.
Wolfhard Bätz	Sonneberg	BR 01	3. Pr.
Olaf Herfen/ Rolf Häßlich	Dresden	BR 41	So.-Pr.
Kat. A2/H0$_m$			
Günther Feuereisen	Plauen	VT 137 532	Anerk.
Kat. A2/TT			
Heinz Klötzer	K.-M.-Stadt	V 16	3. Pr.
Kat. B1/H0			
Joachim Schnitzer	Kl.-Machnow	Bi 29	1. Pr.
Helga u. Heinz Kohlisch	Dresden	Schmalspurloktransportwagen	2. Pr.
Kat. B1/TT$_m$			
Dieter Mangelsdorf	Berlin	O-Wagen	Anerk.
Kat. B2/H0			
Helga und Heinz Kohlisch	Dresden	Schienentransp.-Drehschemelwg.	1. Pr.
Kat. B2/TT			
Klaus Goldberg	Löbau	Talbotwagen	Anerk.
Kat. C/H0			
Jürgen Standare	Wolfen	Stellw. m. Ladestraße	So.-Pr.
Kat. D/0			
Roland Buschan	Heidenau	Eisenbahndrehkran	So.-Pr.
Kat. D/H0			
Dieter Schulz	Frankfurt/O.	Technologie Wagenbau	Anerk.
Kat. E/H0			
AG Marienberg und Meißen	Marienberg/ Meißen	ETA 177	So.-Pr.
Kat. E/TT			
Frank Scholz	Leipzig	„Rocket"-Mod.	So.-Pr.

Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR hatte insgesamt 51 Modelle mit nach Wrocław genommen und zur Bewertung vorgestellt. Davon wurden von den Juroren der DDR 2 Modelle vorher zurückgezogen, da sie nicht den Wettbewerbsbedingungen entsprachen und somit bei der Wertung schlecht abgeschnitten hätten. Nunmehr können aber die Erbauer ihre Modelle noch wettbewerbsfähig fertigstellen und haben dann die Möglichkeit, sie im kommenden Jahre erneut einzusenden. Von den 49 in die Wertung gekommenen Modellen konnten insgesamt 26 mit einem Preis bedacht werden.

Dabei errangen die DDR-Teilnehmer
6 Sonderpreise
6 Anerkennungspreise
4 1. Preise
6 2. Preise
4 3. Preise.

Die Statistik für den XXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb ergibt folgende Bild:

	DDR	VRP	UVR	Sonst.	insges.
Teilnehmer	42	18	6	1	67
dav. Junioren	1	2	—	—	3
dav. Frauen	1	—	—	—	1
dav. Kollekt.	5	4	—	—	9
Modelle	51	75	8	2	136

Auf die anderen Länder verteilen sich die Preise wie folgt:

	VRP	UVR	Schweiz
Sonderpreise	1	2	—
Anerkennungspreise	5	2	—
1. Preise	1	—	—
2. Preise	2	1	—
3. Preise	1	—	1

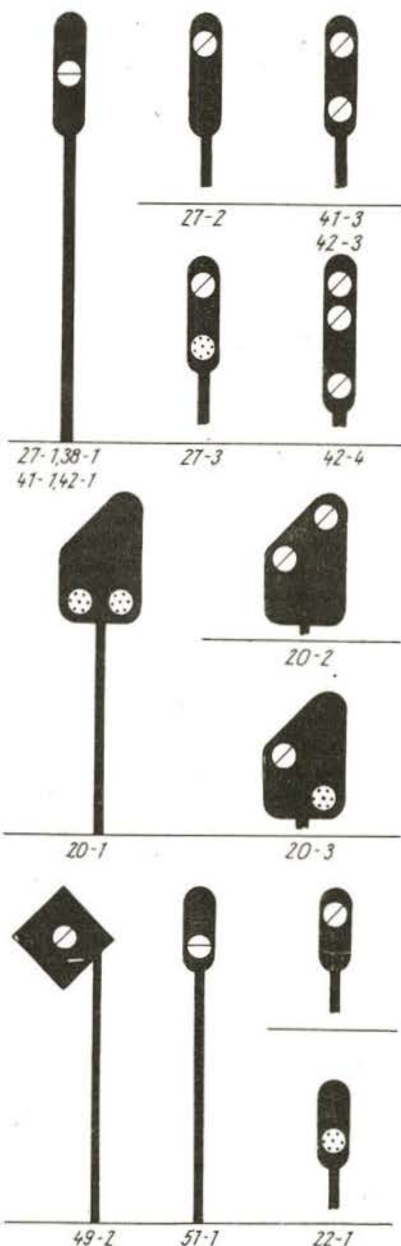
Die Ausstellung aller Modelle fand in Wrocław in einem technischen Museum in der Zeit vom 5.—21. September statt.

Die Bilder der preisgekrönten Modelle werden wir in den nächsten Heften veröffentlichen.

H. K.

DIPL.-ING. BERND KUHLMANN (DMV), Berlin

Signale der BDŽ — 2. Folge



Lichthauptsignale

Mastschilder zum Kennzeichnen der Lichthauptsignale wie bei der DR, DB, PKP gibt es bei den BDŽ nicht. Jedoch werden Lichthauptsignale am Mast mit Buchstaben und Ziffern bezeichnet. Wie die Formhauptsignale kennzeichnen auch die Lichthauptsignale vornehmlich den Fahrweg. Als Ausfahrsignale sind Lichthauptsignale mit 2, 3 und 4 Lampen üblich.

27-1 (Einfahrsignal)/**38-1, 41-1, 42-1** (Ausfahrsignale): „Halt! Ein- bzw. Ausfahrt gesperrt! Es ist verboten, am Signal vorbeizufahren!"
27-2 (Einfahrsignal): „Einfahrt frei in das durchgehende Hauptgleis mit der für den Zug festgelegten Geschwindigkeit!"
38-2 (Ausfahrsignal): „Ausfahrt frei!" — wie 27-2.
41-2, 42-2 Ausfahrsignale): „Ausfahrt frei in der Hauptrichtung!" — wie 27-2.
27-3 (Einfahrsignal): „Einfahrt auf ein abzweigendes Gleis! Die Geschwindigkeit muß an der Einfahrweiche ermäßigt sein!"
41-3, 42-3 (Ausfahrsignale): „Ausfahrt frei in einen bzw. den ersten Abzweig von der Hauptrichtung!"
42-4 (Ausfahrsignal): „Ausfahrt frei in den zweiten Abzweig von der Hauptrichtung!"

Lichtvorsignale

Lichtvorsignale sind an einem von dem der Lichthauptsignale abweichenden Signalschirm kenntlich. Außerdem werden sie nicht mit Buchstaben und Ziffern bezeichnet. Lichthauptsignale, die als Einfahrsignale gelten, können am gleichen Mast auch den Signalschirm für das Ausfahrvorsignal tragen, das jedoch nur dann leuchtet, wenn das Einfahrsignal einen Fahrtbegriff zeigt.
20-1: „Das Hauptsignal ist gesperrt! Gestattet ist die Fahrt mit der Bereitschaft zum Bremsen vor dem Signal!"
20-2: „Das Hauptsignal ist frei! Gestattet ist die Fahrt mit der für den Zug festgesetzten Geschwindigkeit!"
20-3: „Das Hauptsignal ist für Fahrt in oder aus dem Abzweig frei! Gestattet ist die Fahrt mit verminderter Geschwindigkeit an der Ein- bzw. Ausfahrweiche!"

Lichtsignale mit Geschwindigkeitssignalisation

Die Lichtsignale mit Geschwindigkeitssignalisation entsprechen prinzipiell dem OSShD-Lichtsignalsystem, das jedoch, entsprechend den Bedingungen der BDŽ modifiziert, angewendet wird. So wird auf die gelben und grünen Lichtstreifen sowie auf das grüne Blinklicht verzichtet, so daß sich die Zahl der möglichen Signalbegriffe von 17 auf 7 reduziert. Es gibt deshalb nur die Signalbilder Hl 1, Hl 3a, Hl 7, Hl 9a, Hl 10, Hl 12a und Hl 13 der DR und nur die Geschwindigkeitsstufen von 40 km/h und Zuggeschwindigkeit. Werden die Lichtsignale mit Geschwindigkeitssignalisation als Vorsignale eingesetzt, dann können nur die Signalbilder Hl 1, Hl 7 und Hl 10 erscheinen. Vorsignale sind nur daran erkenntlich, daß sie keine Signalbezeichnung tragen. Blocksignale auf Strecken mit automatischem Streckenblock werden nur mit Ziffern bezeichnet, und zwar in der einen Richtung mit ungeraden, in der anderen mit geraden. Ein-, Ausfahrsignale usw. tragen Buchstaben und Ziffern. Auf eingleisigen Strecken mit automatischem Streckenblock leuchten Blocksignale nur in der Fahrtrichtung, in der die Zugfahrten zugelassen sind.

Licht-Wiederholungssignal

Analog dem Form-Wiederholungssignal (siehe 1. Folge) gibt es auch Licht-Wiederholungssignale. Ist das Ausfahrsignal gesperrt, ist das Licht-Wiederholungssignal dunkel.
49-2: „Das Ausfahrsignal ist frei!"

Sperr- und Sperrvorsignale

Sperrsignale, die nur als Lichtsignale ausgebildet sind, stehen vor Kreuzungen mit anderen Eisenbahnstrecken oder mit Straßenbahnlinien (bei der DR und bei den DB würden solche Signale als Deckungssignale bezeichnet).
51-1: „Halt! Es ist verboten, am Signal vorbeizufahren!"
51-2: „Gestattet ist die Fahrt mit der für den Zug festgesetzten Geschwindigkeit!"

Im Bremswegabstand von den Sperrsignalen stehen Sperrvorsignale, die folgende Signalbilder zeigen:
22-1: „Das Sperrsignal ist gesperrt! Gestattet ist die Fahrt mit der Bereitschaft zum Bremsen vor dem Sperrsignal!"
22-2: „Das Sperrsignal ist frei! Gestattet ist die Fahrt mit der für den Zug festgesetzten Geschwindigkeit!" — wie 51-2.

WISSEN SIE SCHON ...



● daß der bekannte Schnelltriebwagen „Vindobona" — er verbindet seit dem 30. April 1957 die Hauptstadt der DDR, Berlin, mit Wien über Prag Hbf — seit dem Sommerfahrplan d. J. in Wien auf einem anderen Bahnhof als bisher endet bzw. beginnt?
Bisher wurde er stets zum alten Franz-Josefs-Bahnhof geführt, seit dem 1. Juni 1975 verkehrt der „Vindobona" jetzt zum bzw. von dem an der Wiener Schnellbahnstrecke Meidling — Floridsdorf gelegenen Bf Wien-Mitte (früher Wien-Landstraße).
Im Gegensatz zum Franz-Josefs-Bahnhof hat der Bf Wien-Mitte den Vorzug, unmittelbar im Stadtzentrum der österreichischen Hauptstadt zu liegen und damit sehr gute innerstädtische Verkehrsverbindungen mit günstigen Umsteigemöglichkeiten zur Schnellbahn, Wiener Stadtbahn, Straßenbahn und zu den ÖBB- sowie Post-Autobussen anzubieten.
Diese Maßnahme bedingte jedoch auch eine andere Linienführung des Zugs. Zwischen Berlin-Ostbahnhof und Absdorf/Hippersdorf verbleibt es bei der bisherigen Streckenbenutzung. Von diesem Kreuzungsbahnhof an nimmt der Zug nicht mehr den Weg über die Donaubrücke in Tulln und weiter über die ehem. Franz-Josefs-Bahn, sondern er befährt die Lokalbahnstrecke von Absdorf nach Stockerau, um über die Schnellbahnstrecke über Floridsdorf, die Nordbahn-Donaubrücke nach Wien-Nord und schließlich nach Wien-Mitte zu gelangen.
Während seiner Stilliegezeit in Wien wird der Schnelltriebwagen, der nur noch von der DR gestellt wird, im Bw Wien-Nord abgestellt.
Während im ersten Betriebsjahr 55 000 Reisende den Zug benutzten, fuhren im Jahre 1974 mehr als 100 000 Fahrgäste mit ihm.

Text: Alfred Horn, Wien
Foto: Konrad Pfeiffer, Wien

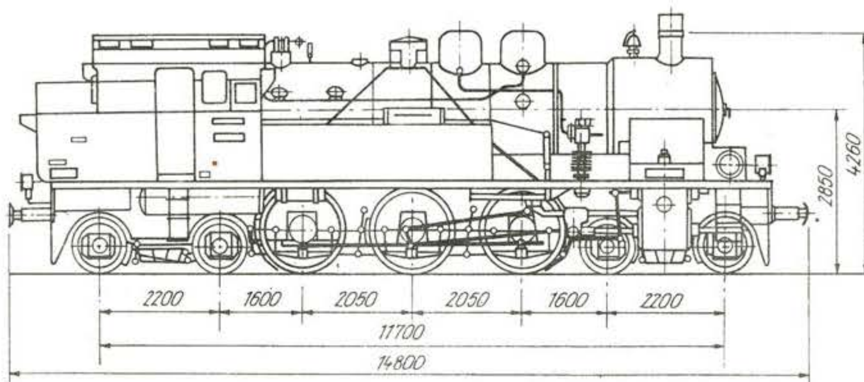
● daß im vergangenen Jahre eine komplette Fabrikseinrichtung ihren Weg auf der Schiene von Österreich in die Sowjetunion nahm?
Dabei handelte es sich um Wärmerückgewinnungsanlagen, die für die Papierfabriken in Swetogorsk und in Gosnjak (Karelien) in der Nähe der sowjetisch-finnischen Grenze bestimmt waren. Die Gesamtmasse der Fracht betrug 314 Tonnen, sie war in 68 großen Kisten verpackt, die 34 Güterwagen beanspruchten. Ho.

● daß den wasserreichen Strom Ob in Westsibirien seit kurzem eine neue Eisenbahnbrücke überquert? Vorfristig schlossen die sowjetischen Brückenbauer die Vollendung des zwei Kilometer langen Bauwerks ab.
Die Brücke liegt im Verlauf der Strecke Tjumen—Tobolsk—Surgut, die mehr als 700 Kilometer Länge aufweist und zu den reichen Erdölvorkommen in Westsibirien führt. Ge.

Lokfoto des Monats

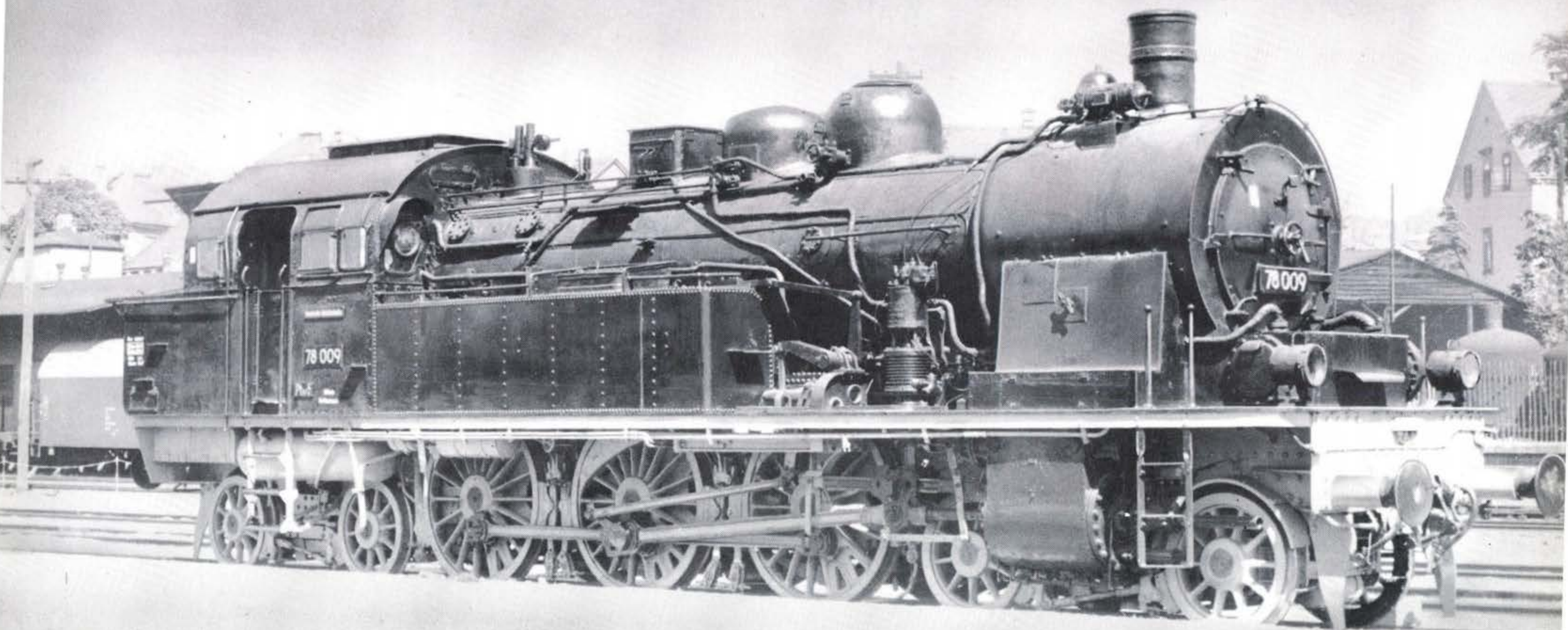
Seite 342
In den ersten Jahren dieses Jahrhunderts stieg bei der damaligen Preußischen Staatsbahn der Reiseverkehr ständig an. Deshalb war auch die Beschaffung entsprechend leistungsfähiger Triebfahrzeuge unumgänglich. Zunächst wurde die allseits bekannte und bewährte pr P 8 (BR 38^{10-40}) konstruiert, und ihr folgte dann im Jahre 1912 die Gattung T 18 (BR 78^{0-5}). Es handelte sich um eine 2'C2'h2-Personenzugtenderlokomotive, die man aber auch wegen ihrer Leistungen und des Durchmessers der Kuppelräder (1650 mm) im leichten Schnellzugdienst einsetzen konnte. Nachdem im Jahre 1907 der Fährschiffverkehr zwischen Saßnitz und Trelleborg aufgenommen worden war, benötigte man für die Förderung der D-Züge zwischen Stralsund und dem Fährbahnhof Saßnitz eine stärkere Maschine als es die bisher dort verwendete T 12 (BR 74) darstellte. Eine Tenderlokausführung kam aber für diese Teilstrecke nur in Betracht.
Für die BR 78^{0-5} wählte man den leistungsfähigen Garbe-Kessel der P 8, der über 134 Heizrohre und 24 Rauchrohre verfügte. Der Rost mußte allerdings wegen der Anordnung des hinteren Drehgestells verkleinert werden, wenn man nicht auf den herkömmlichen Stehkessel verzichten wollte.
Die BR 78^{0-5} mit dem Betriebsgattungszeichen Pt 37.17 wurde von 1912 bis 1927 gebaut, ausgeliefert wurden insgesamt 534 Exemplare, von denen neben der KPEV auch die Württembergische Staatsbahn, die saarländischen Bahnen und später auch die Türkei Maschinen bekamen.
Die BR 78^{0-5} war übrigens unter den preußischen Lokomotiven die erste mit symmetrischer Achsanordnung 2'C2'. Diese Achsfolge ließ auch ein gleichgutes Vorwärts- wie Rückwärtsfahren zu. Einen Schnellzug von 510 t konnte die Maschine in der Ebene mit immerhin noch 90 km/h fördern.
Bei der DR und DB waren die 78er noch relativ lange im Betrieb. Die DB musterte erst unlängst ihre letzte Maschine dieser BR aus.

H. K.



2'C2'-Personenzugtenderlokomotive der BR 78^{0-5} der DR

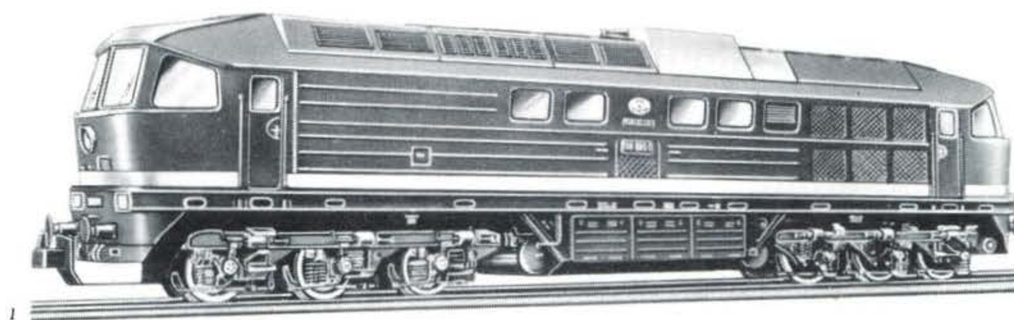
Foto: Manfred Weisbrod, Leipzig



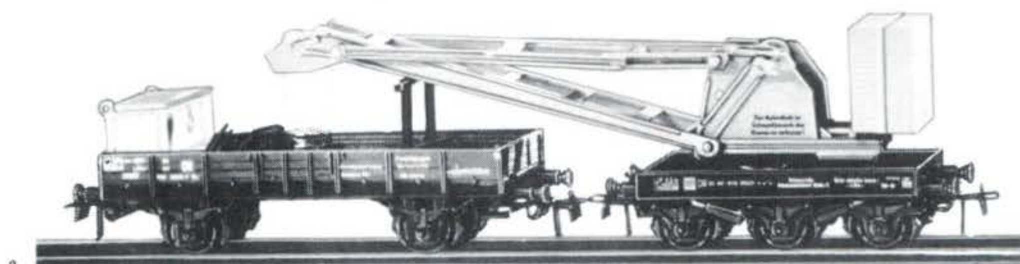


Leipzig stand wieder einmal im Blickpunkt

Neuheiten der Modellbahnindustrie



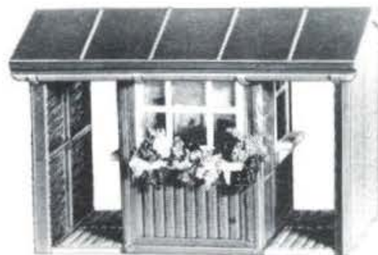
1



2



3



4

Bild 1 Schauen wir uns noch einmal die bereits im Heft 5/1975 ausführlich beschriebene neue H0-Diesellok der BR 130 der DR an, (schon im Handel!) Hersteller: VEB K PIKO

Bild 2 Links im Bild die Wagenneuheit in H0, ein zum bereits im Handel befindlichen Kranwagen passender Schutzwagen mit Aufleger, Werkzeug und Werkzeugkasten, Hersteller: Fa. Günter Dietzel, Leipzig

Bild 3 Gewiß haben viele H0-Freunde schon darauf gewartet: Ältere Stadthäuser verschiedener Art zur Nachbildung einer Bahnhofstraße oder dgl., Hersteller: VERO

Bilder 4 und 5 Das sind die Neuheiten von „Mamos", eine Bahnsteigsperre und ein Bahnwärterhaus, sämtlich in H0 und in Vollplasteausführung



5

Modelleisenbahner gehören nun einmal zu den Menschen, die ihr geliebtes Hobby zu einer wahren Leidenschaft treibt. Und diese drückt sich unter anderem auch darin aus, daß sie immer wieder gespannt nach Neuheiten Ausschau halten und es dann nicht abwarten können, um das neue Modell endlich im Handel zu finden. So zieht es denn alljährlich im Frühjahr und im Herbst viele in den Leipziger „Petershof." Doch meistens sind die Erwartungen zu hoch geschraubt, und enttäuscht kehren sie zurück. Nun, oft wissen die Modelleisenbahner nicht, wieviel Zeit für die Entwicklung benötigt wird und was ein einziges Modell an Werkzeugkosten verursacht. Wer wollte ihnen dieses Nichtwissen wohl auch verübeln!?! Allerdings — und das sprechen wir hiermit ganz offen aus — auch uns erschien das Neuheitenangebot dieser Herbstmesse 1975 in bezug auf die Modellbahnbranche recht mager.

Machen wir uns also mit dem, was wir vorfanden, allgemein bekannt, wobei wir uns allein auf die Nenngrößen H0 und TT beschränken müssen, denn in N erschien überhaupt nichts Neues.

Der VEB K PIKO zeigte nunmehr „offiziell" seine neuentwickelte H0-Diesellokomotive der BR 130 der DR, die man schon auf der Frühjahrsmesse betrachten konnte und die wir bereits im Heft 5/1975 in Wort und Bild vorstellten. Dabei handelt es sich um ein vorzüglich nachgebildetes Modell eines modernen Vorbilds, über das sich bestimmt viele Modelleisenbahner freuen werden. Aber Lob und Tadel liegen im Leben oft dicht beieinander, so auch hier. Warum dieser Hersteller ein 1flügliges Formhauptsignal für Handbetrieb herausgebracht hat, das ist unverständlich. Der Verfasser erinnert sich noch gut daran, daß er vor mehr als 40 Jahren mit einem solchen Ding gespielt hat!

Von der Firma Günter Dietzel, Leipzig, wurde ein Kranschutzwagen mit Aufleger, Werkzeug und Werkzeugkasten vorgestellt, der zu dem seit geraumer Zeit erhältlichen, von der gleichen Firma stammenden Kranwagen in H0 paßt. Das Modell ist vorbildgetreu in Chromoxydgrün gefärbt und stellt eine echte Bereicherung des Sortiments dar.

Die Gebäudehersteller kommen ja seit Jahren nie ohne etwas Neues zur Messe. Vor allem VERO zeigte eine Neuheit, die bei vielen H0-Freunden Anklang finden wird: 2 Bausätze in Vollplasteausführung zum Aufbau einer Straßenfront. Die Kästen beinhalten jeweils 2 ältere Stadthäuser und sind als „Bahnhofstraße 1 und 3 sowie 5 und 7" bezeichnet. Die Detaillierung und Modellnachbildung entsprechen der guten Qualität, die schon die letzten Artikel dieses Herstellers aufwiesen. Von „Mamos" gab es — auch in H0 — 3 kleinere Bausätze neu, und zwar ein Bahnwärterhaus, eine Bahnsteigsperre sowie eine Bahnhofstoilette, sämtlich in Vollplaste gefertigt.

Und nunmehr zur Nenngröße TT: Eine besondere Freude wird den Freunden dieser Spurweite das neue Triebfahrzeugmodell der schweren Diesellokomotive der BR 130 der DR bereiten. Es ist ebensogut wie seine H0-Schwester in Nachbildung und Detaillierung gelungen. Damit dürfte übrigens erstmalig der Fall eingetreten sein, daß zum selben Zeitpunkt in den beiden Nenngrößen, die den allergrößten Teil der Modellbahnfreunde in der DDR und im sozialistischen Ausland erfassen, ein und dasselbe Vorbild einer modernen Lokomotive als Modell erscheint.

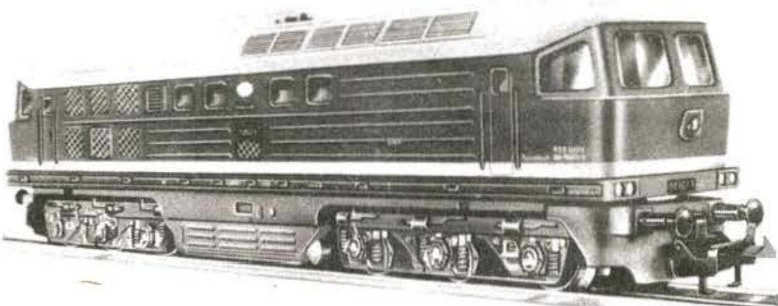
Des weiteren brachte der VEB Berliner TT-Bahnen eine neuentwickelte Weiche (286 × 22,5°) mit elektromagnetischem Antrieb heraus. Dieser neuartige flache Antrieb ist abnehm- und seitenvertauschbar, er kann auch leicht unter Flur angeordnet werden. Damit stehen dem Modelleisenbahner in TT mehr Wege für die Gleisplangestaltung offen als bisher.

An Zubehör fanden wir auf der Messe außerdem noch ein Stellpult von PIKO, das über 4 Schaltwippen verfügt, die wahlweise für Impuls- oder Dauerbetrieb verwendet werden können, sowie 2 Kfz-Modelle in TT vom VEB Modell-Konstrukt Leipzig, vor. Dabei handelt es sich um einen „Tatra-Tankwagen 813" und um einen Omnibus „Ikarus 256", die beide das Straßenfahrzeug-Modellangebot erweitern.

H. K

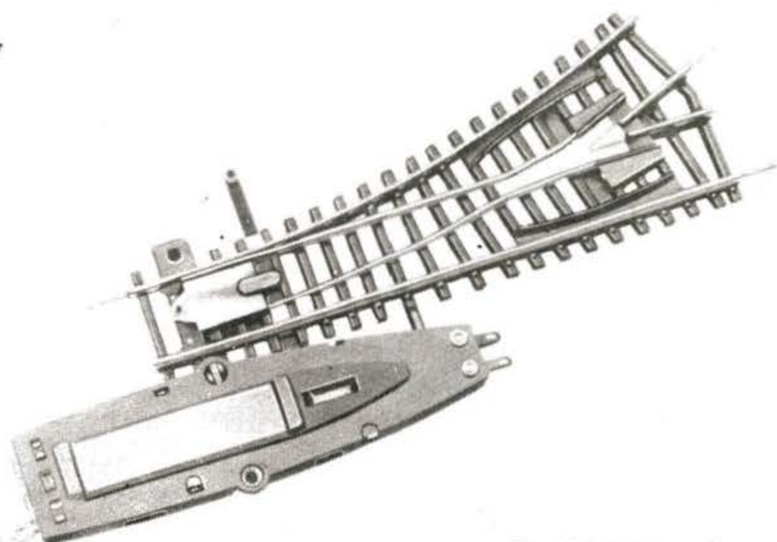
Bild 6 Auch in TT kann man künftig mit der BR 130 fahren! Das Modell des VEB Berliner TT-Bahnen ist ebensogut gelungen wie das größere H0-Modell.

Bild 7 Linksweiche für TT mit abnehmbarem flachem Antrieb, der auch auf der anderen Seite angebracht werden kann. Die Form des Antriebs gestattet eine bessere Platzausnutzung bei der Anlage von Weichenstraßen.



6

7



Fotos: VVB Spielwaren, Sonneberg

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV“ sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?“ Hinweise im Heft 9/1975 beachten!

AG 8/9 Rostock
Bieten Color-Diaserien, je 8,— M: I — Schmalspurbahnmuseum Wenecja (VR Polen), II — Kreiskleinbahn Žnin (600 mm Spur) u. a. mit verkehrendem Güterzug. Beide Serien mit Erläuterungen. Lieferfrist ca. 4 Wochen. Bestellungen durch Einzahlung per Postanweisung einschl. Rückporto an AG 8/9, 251 Rostock, Psf 40.

AG 2/1 Brieske
Die AG führt am 30. November 1975 eine weitere Besichtigung des Bahnbetriebswerks Senftenberg durch. Treffpunkt: 9.30 Uhr vor dem Bf Senftenberg; Fotografieren ist gestattet. Unkostenbeitrag 1,— M. Teilnahmemeldungen sind bis zum 15. November 1975 an Herrn Horst Bergmann, 784 Senftenberg, Bertolt-Brecht-Str. 33, zu richten.

99 Plauen
Von der AG 3/5 Plauen wurden anläßlich des 100jährigen Jubiläums der Strecke Greiz—Plauen—Weischlitz 2 Bildpostkarten herausgegeben. Eine Karte zeigt 5 Empfangsgebäude der Strecke zwischen 1880 und 1900; die zweite Karte gibt die Entwicklung des Empfangsgebäudes Plauen/Vogtl. unt. Bf in 3 Bildern wieder. Der Preis pro Karte beträgt 0,25 M.
Sammelbestellungen an Herrn Lothar Barche, 99 Plauen, Schillerstraße 12. Kein Einzelversand!

653 Hermsdorf-Klosterlausnitz
Am 22. und 23. November 1975 von 10—18 Uhr im Rathaussaal Hermsdorf 10. Modellbahnausstellung der AG 4/30.

7261 Borna
Vom 29. November bis 7. Dezember 1975 7. Modellbahnausstellung der AG 6/21 im Kulturhaus der Gewerkschaften „DSF“ — Puschkinstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

95 Zwickau
Vom 12. bis 23. November 1975 Modellbahnausstellung der AG 3/3 im Kulturhaus Planitz. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—12 und 13—18 Uhr.

18 Brandenburg
Vom 22. bis 30. November 1975 Modellbahnausstellung der AG 7/3. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15—18 Uhr, Samstag/Sonntag 10—18 Uhr.

68 Saalfeld (Saale)
Vom 19. bis 27. November 1975 Modellbahnausstellung der AG 4/20 „Saalebahn“ im Klubhaus der Jugend. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag, 16.30—19.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10—18 Uhr. Im Rahmen der Ausstellung finden folgende Veranstaltungen im gleichen Haus statt: 21. November, 19 Uhr, Farbdiavortrag „Entwicklung der Dampflokomotive bis zur Länderbauart“; 22. November von 11—15 Uhr Tauschmarkt.

AG 6/7 „Friedrich List“ Leipzig
Vom 29. November bis 21. Dezember 1975 12. große Leipziger Modellbahnausstellung mit internationaler Beteiligung im Messehaus am Markt. Öffnungszeiten: Montag bis Donnerstag 13—18 Uhr, Freitag 13—19 Uhr, Samstag/Sonntag 10—18 Uhr. Gezeigt werden Großanlagen, Heimanlagen sowie Vitrinenmodelle. Gleichzeitig findet wieder ein Lokschilderverkauf statt. Die Geschäftsstelle der AG 6/7 befindet sich während der Ausstellung im Messehaus am Markt.

8312 Heidenau
Vom 29. November bis 7. Dezember 1975 Modellbahnausstellung der AG 3/2 im Kulturhaus „Aufbau“, Dresdner Str. 25. Zu erreichen aus Richtung Dresden: bis Heidenau Bf, aus Richtung Pirna: bis Heidenau Süd. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—19 Uhr, Samstag/Sonntag 10—19 Uhr. Die AG 3/2 arbeitet an einer Chronik der Müglitztalbahn, wer kann mit Dokumenten, Beschreibungen, Fotos usw. helfen?
Zusendungen bitte an Herrn Otto Schellenberg, 8312 Heidenau, Mühlenstraße 10.

Mitteilungen des Generalsekretariats
Am 19. September 1975 beschloß das Präsidium auf seiner 4. Sitzung, daß nach Statut, § 6, Absätze 1 und 2, die Mitgliederversammlungen der Arbeitsgemeinschaften in Vorbereitung der Bezirksdelegiertenkonferenzen in den Monaten Juni bis September 1976 stattzufinden haben. Die Bezirksdelegiertenkonferenzen sind gemäß Statut § 5 in den Monaten Oktober und November 1976 durchzuführen.
Für die Mitglieder unseres Verbandes wurde eine Anzahl P-8-Lokomotiven sowie Schmalspurlokomotiven der Nenngröße $H0_e$ von der Firma Liliput importiert. Die Verteilung erfolgt ebenso wie bei den bisherigen Lieferungen entsprechend den bezirklichen Schwerpunkten und den Leistungen der Arbeitsgemeinschaften und Mitglieder. Wegen des Bezugs setzen sich die Arbeitsgemeinschaften mit ihren Bezirksvorständen in Verbindung. Einzelbestellungen werden nicht berücksichtigt.

Helmut Reinert, Generalsekretär

FRITZ RUST VERSTORBEN

Mit Fritz Rust aus Stahnsdorf, Bezirk Potsdam, ist ein Pionier der „großen Spurweiten“ von uns gegangen. Er war der Erbauer der bekannten Ausstellungsanlage in der Nenngröße I, die lange Jahre der Öffentlichkeit im Polytechnischen Museum Potsdam (Neuer Garten) zugänglich war und ihr vorgeführt wurde.
Schon zu einem frühen Zeitpunkt orientierte sich Herr Rust auf das Zweischienen-Zweileiter-System. Sämtliches Material, wie Fahrzeuge, Gleise, Sicherungsanlagen usw. baute er in unermüdlicher Arbeit über Jahrzehnte hinweg bis ins hohe Alter selbst. Die Modelleisenbahner der DDR werden ihn nie vergessen.

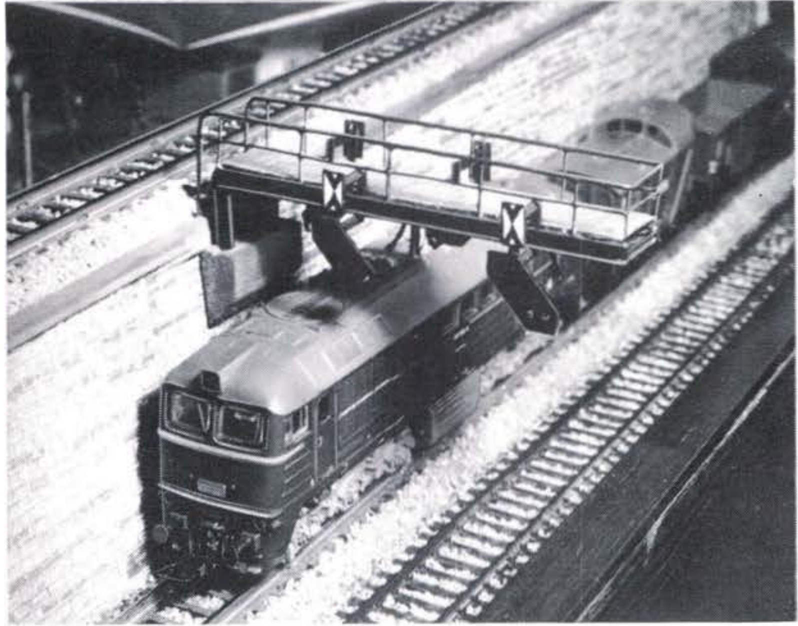


Bild 1 Der Platznot gehorchend, fand unser Leser G. Haufe aus Dresden eine interessante Lösung für die Aufstellung von Signalen. Ein Gleis verläuft auf einem durch eine Stützmauer befestigten Bahndamm, während dicht daneben, aber tiefer, 2 andere Gleise — offensichtlich handelt es sich dabei um zwei 1gleisige Strecken — liegen. Da verblieb ihm für die Aufstellung von Signalen für die unteren Gleise einfach kein Platz mehr. Deshalb baute sich Herr H. diese Lichtsignalbrücke, die oben an der Stützmauer angebracht ist. Sie trägt Lichtvorsignale für die beiden 1gleisigen unteren Strecken für beide Fahrtrichtungen.
Foto: G. Haufe, Dresden

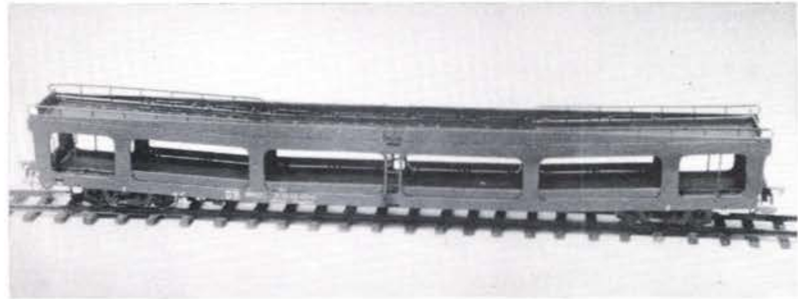


Bild 2 Ebenfalls aus Dresden stammt Herr Bodo Aust, der sich diesen Autotransportwagen in der Nenngröße 0 anfertigte. Der 4achsige Wagen hat die Bezeichnung „Sekqrss" und gehört nach dem Zahlenkennzeichnungssystem in die Folge 438 4000 — 438 4999. Die am Modell vorhandene Beschriftung mit der 12stelligen Wagennummer 21-50-438 4001-0 ist also vorbildgerecht, wobei die 21 besagt, daß es sich um einen MC- und RIV-fähigen Wagen handelt, der aber nicht zum OPW-Park gehört. Die „50" drückt das Eigentumsmerkmal für die DR aus. Die DR setzt diese aus Frankreich bezogenen Fahrzeuge u. a. auch für die Autoreisezüge von Dresden nach Budapest und Varna ein.
Foto: Horst Riederer, Eichwalde

Selbst gebaut

Bilder 3 und 4 Herr E. Küchler aus Gera gehört zu den Straßenfahrzeug-Umbauern. Aus einem Pritschen-Lkw des Typs „W50" und einer Kippmulde des „G 5", beides sind die bekannten handelsüblichen H0-Modelle aus Annaberg-Buchholz vom VEB Plasticart (vorm. Espewe), setzte er ein anderes Fahrzeug zusammen. Ein Kleintransporter „Barkas B 1000" wurde so von ihm umgebaut, daß daraus ein Kfz-Transportfahrzeug entstand, wie es Autoreparaturbetriebe benutzen.
▼ *Fotos: E. Küchler*





